



ACADEMIA MILITAR

QUAL O PAPEL DA AÇÃO CONJUNTA DE FORÇAS PARAQUEDISTAS E FORÇAS MECANIZADAS? – ESTUDO DE CASO OPERAÇÃO *MARKET-GARDEN*

Autor: Aspirante de Infantaria João Filipe Ferreira da Conceição

Orientador: Professor Doutor António José Barreiros Telo

**Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada
Lisboa, julho de 2014**



ACADEMIA MILITAR

QUAL O PAPEL DA AÇÃO CONJUNTA DE FORÇAS PARAQUEDISTAS E FORÇAS MECANIZADAS? – ESTUDO DE CASO OPERAÇÃO *MARKET-GARDEN*

Autor: Aspirante de Infantaria João Filipe Ferreira da Conceição

Orientador: Professor Doutor António José Barreiros Telo

**Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada
Lisboa, julho de 2014**

Epígrafe

“nunca tantos ficaram a dever tanto a tão poucos!”

Winston Churchill

Dedicatória

*“Aqueles que por obras valorosas
se vão da lei da morte libertando...”*

Agradecimentos

Este Trabalho de Investigação Aplicada é resultado de um conjunto de sinergias entre várias pessoas e entidades, às quais manifesto o meu agradecimento, nas seguintes linhas que se seguem pelo seu contributo.

Começo por agradecer ao Professor Doutor António José Barreiros Telo, por ter aceite o convite para acompanhar este trabalho, por toda a sua ajuda, disponibilidade e dedicação e ainda todas as orientações.

Ao Tenente-Coronel de Infantaria Estevão da Silva pelos conselhos e disponibilidade demonstrada.

Ao Tenente-Coronel de Cavalaria Freire por toda a bibliografia facultada, conselhos e orientações na estrutura do trabalho.

À Sra. Paula, bibliotecária da Academia Militar por toda a disponibilidade, conselhos prestados com a pesquisa de fontes para a elaboração do trabalho.

Ao Curso de Infantaria, do curso de entrada na Academia Militar, Tenente-General António da Costa e Silva, tanto nos bons como maus momentos, que junto deles e por eles foi possível cumprir esta missão.

À Academia Militar por todo o esforço, para assegurar uma formação de qualidade a todos os seus alunos.

Aos meus pais, Américo Conceição e Adosinda Conceição, irmãos e tios porque sem o seu apoio tudo seria mais difícil.

Por fim, agradeço a todos cujos nomes não se encontram aqui patentes, mas que, de uma forma direta ou indireta contribuíram para a concretização deste trabalho.

A todos vós, o meu Muito Obrigado!

João Filipe Ferreira da Conceição

Resumo

Na Segunda Guerra Mundial ocorreu a maior operação aeroterrestre da história, a Operação *Market-Garden*. Com esta operação os Aliados pretendiam acabar a guerra antes do final de 1944. A complexidade da operação, os condicionalismos e imprevistos que surgiram, associados a um incorreto emprego das forças envolvidas conduziram ao insucesso da mesma. É neste sentido que a presente investigação: “Qual o papel da ação conjunta de forças paraquedistas e forças mecanizadas? – estudo de caso Operação *Market-Garden*”, pretende dar resposta ao fracasso obtido pela conjugação destas duas diferentes tipologias de forças.

Nesta época, verificou-se a introdução de novos meios de fazer a guerra. Com o surgimento de forças aerotransportadas, foi possível usar o flanco aéreo para envolver o inimigo, apareceu uma nova forma de manobra ofensiva – o envolvimento vertical. A evolução tecnológica permitiu uma mecanização da guerra, tanto a nível naval, terrestre e aéreo. Ao nível terrestre verificou-se uma extraordinária evolução das forças mecanizadas, que permitiu aos meios blindados terem uma preponderância nesta guerra, associada ao movimento, com grandes avanços e conquistas de terreno.

Este Trabalho de Investigação Aplicada centra-se no estudo de forças aerotransportadas e mecanizadas britânicas durante a Segunda Guerra Mundial, em particular na Operação *Market-Garden*. Nesta investigação utilizou-se o método histórico, numa abordagem sincrónica, para caracterizar as variáveis de estudo de forma mais profunda, designadamente o equipamento e armamento, as táticas, as potencialidades/limitações, a tipologia das missões aplicadas às forças aerotransportadas e mecanizadas.

Por fim, com esta investigação é possível verificar, que na Operação *Market-Garden*, o equipamento e armamento eram adequados para a missão mas porém não tiveram o emprego devido. As táticas não foram empregues na forma mais correta e infringiram alguns princípios da guerra, que por esse facto contribuíram para o insucesso da operação. As forças em análise têm potencialidades que se adequam ao tipo de missão efetuada. Contudo, devido às suas limitações, o planeamento usado não foi o mais

apropriado. O planeamento deveria ter-se ajustado às limitações do emprego deste tipo de forças e não o contrário. A tipologia das missões destas forças é muito variada. O seu emprego de uma forma independente não é o mais adequado. A ação conjunta de forças aerotransportadas e mecanizadas é verificável em situações específicas e adequadas às suas capacidades. Para a Operação *Market-Garden*, e em particular no caso britânico, esta ação conjunta não se verificou.

Palavras-Chave: Forças Aerotransportadas; Forças Mecanizadas; Ação Conjunta; Exército Britânico; *Market-Garden*.

Abstract

In the II World War took place the largest airborne operation in history, Operation Market-Garden. This operation involved air power, airborne troops and land forces, mechanized forces. With this operation, the Allies intended to finish the war before 1944. The complexity of the operation, the constraints and setbacks that occurred, associated with an incorrect application of the involved troops led to the failure of the same. It is in this sense that the present work entitled: “What is the role of the joint action of the airborne troops and mechanized forces? – case study: Operation Market-Garden”, means to give an answer to the resulted failure by the conjugation of these two different types of forces.

In this season we saw the introduction of new means to make war. With the creation of airborne forces the aerial flank was being used to encircle the enemy, and so it appeared a new offensive maneuver - the vertical involvement. The evolution of technology allowed a mechanization of war, in an aerial level, land and naval. In land, it was verified an extraordinary evolution of mechanized forces, which made the armored vehicles had a main role in this war associated with movement, with great advances and field conquests.

This Applied Investigation Work focuses in the study of British airborne and mechanized forces during the II World War, particularly in operation Market-Garden. In this investigation it was used the historical method, in a synchronic approach, to characterize the variable of study in a more detailed way, specially the equipment and weaponry, the tactics, the capabilities/limitations, and the types of missions assigned to the airborne and mechanized forces.

Finally, with this investigation it is possible to verify, for the Market-Garden Operation, that the equipment and weaponry used were adequate for the mission, but they were not applied correctly. The tactics were not used in a correct way and broke some war principles, for that fact they contributed for the failure of the operation. These forces in analysis have the capabilities that fit the type of the executed mission. However, due to its limitations, the planning used was not appropriate. The planning should have been adjusted to the limitations of the application of these types of forces and not otherwise. The

typology of these forces' missions is very variable. Its employment in an independent way is not the most adequate. The joint employment of airborne and mechanized forces is variable in specific situations and fit to their type of capacities. For the Market-Garden Operation, and in particular in the British case, this joint action was not verified.

Keywords: Airborne Forces; Mechanized Forces; Joint Action; British Army; Market-Garden

Índice Geral

Epígrafe	ii
Dedicatória	iii
Agradecimentos	iv
Resumo	v
Abstract	vii
Índice de Geral.....	ix
Índice de Figuras	xi
Índice de Tabelas	xii
Lista de Apêndices e de Anexos.....	xiii
Lista de Abreviaturas, Siglas e Acrónimos	xiv

Capítulo 1 - Introdução..... 1

1.1 Justificação da escolha do tema	1
1.2 Delimitação e contextualização da investigação	2
1.3 Revisão de literatura - “O estado da arte”	3
1.4 Objetivos da investigação	4
1.5 Metodologia	5
1.5.1 Questão central e questões derivadas	5
1.6 Estrutura do trabalho e síntese dos capítulos	6

Capítulo 2 - Organização, Equipamento e Doutrina

das Forças Aerotransportadas Britânicas 7

2.1 Introdução	7
2.2 Comando e Controlo das Forças Aerotransportadas Britânicas	7
2.3 Organização das Forças Aerotransportadas Britânicas.....	8
2.4 Equipamento utilizado pelas Forças Aerotransportadas Britânicas	10
2.5 Doutrina das Forças aerotransportadas Britânicas	12
2.5.1 Princípios.....	12
2.5.2 Missões.....	14
2.5.3 Aspetos táticos e técnicos.....	15
2.5.4 Características	16

Capítulo 3 - Forças Mecanizadas Britânicas.....	19
3.1 Introdução	19
3.2 Comando e Controlo das Forças Mecanizadas Britânicas	19
3.3 A Organização das Forças Mecanizadas Britânicas	20
3.4 Tipos de mecanizados	21
3.5 Armamento e equipamento	21
3.6 Doutrina das forças mecanizadas Britânicas.....	23
3.6.1 Princípios.....	23
3.6.2 Missões.....	23
3.6.3 Constrangimentos de emprego	24
3.6.4 Características	25
 Capítulo 4 - Operação <i>Market-Garden</i>.....	26
4.1 Introdução	26
4.2 <i>A bridge too far</i> – Arnhem.....	26
4.3 Síntese conclusiva.....	35
 Capítulo 5 - Cooperação de Forças Aerotransportadas e Forças Mecanizadas em <i>Market-Garden</i>	37
5.1 Introdução	37
5.2 A ação conjunta de Forças Aerotransportadas e Forças Mecanizadas em <i>Market-Garden</i>	37
5.3 Síntese conclusiva.....	45
 Capítulo 6 - Conclusões.....	49
 Bibliografia.....	54
Glossário	58
 Apêndices	
Anexos	

Índice de Figuras

Figura nº 1 – Símbolos Militares Utilizados	An1
Figura nº 2 – Organização de um Batalhão Aerotransportado em 1940.	An1
Figura nº 3 – Organização da 1ª Divisão Aerotransportada Britânica.....	An2
Figura nº 4 – Organização de uma Brigada Aerotransportada Britânica em 1944.	An2
Figura nº 5 – Organização da Divisão Blindada de Guardas.....	An3
Figura nº 6 – Regimento Blindado de 1944.	An4
Figura nº 7 – Batalhão de Infantaria de 1944.	An5
Figura nº 8 – Batalhão Motorizado de 1944.....	An6
Figura nº 9 – Companhia de Metralhadoras Independente.....	An6
Figura nº 10 – Artilharia Divisionária.	An7
Figura nº 11 – Cruiser Covenanter Mk III.....	An8
Figura nº 12 – Cromwell 75mm.	An8
Figura nº 13 – Cruiser Tank Challenger 17pdr.....	An9
Figura nº 14 – Sherman Firefly 17pdr.	An9
Figura nº 15 – Sherman 75mm.	An10
Figura nº 16 – Cruiser Tank Mk VIII Centaur.	An10
Figura nº 17 – Operação “ <i>Market-Garden</i> ”, 17 de Setembro de 1944.....	An11
Figura nº 18 – Plano “ <i>Market</i> ”, o voo para o objetivo, 17 de Setembro de 1944.....	An12
Figura nº 19 – Plano “ <i>Garden</i> ”, o plano terrestre	An13
Figura nº 20 – Arnhem: Operações da 1ª Divisão Aerotransportada, 17-21 setembro de 1944.	An14
Figura nº 21 – Ponte de Arnhem, 17 a 23 de setembro de 1944	An15

Índice de Tabelas

Tabela n.º 1 - Missões Principais e Missões	
Secundárias das FAerotransp.	15
Tabela n.º 2 - Potencialidades e Vulnerabilidades das FAerotransp.	18
Tabela n.º 3 - Vantagens e Desvantagens de	
Operações Aerotransportadas Noturnas.	38

Lista de Apêndices e de Anexos

Apêndices

Apêndice A - Origem do envolvimento vertical	Ap1
Apêndice B - Origem das Forças Aerotransportadas	Ap3
Apêndice C – Origem das Forças Mecanizadas	Ap5

Anexos

Anexo A – Organização da 1ª Divisão Aerotransportada Britânica.....	An1
Anexo B – Organização da Divisão Blindada de Guardas.....	An3
Anexo B.1 – Regimento Blindado de 1944.....	An4
Anexo B.2 – Batalhão de Infantaria de 1944	An5
Anexo B.3 – Batalhão Motorizado de 1944	An6
Anexo B.4 – Artilharia Divisionária	An7
Anexo C - Meios Blindados da Divisão Blindada de Guardas	An8
Anexo D – Operação “ <i>Market-Garden</i> ”, 17 de Setembro de 1944.....	An11
Anexo E – Plano “ <i>Market</i> ”, o voo para o objetivo, 17 de Setembro de 1944	An12
Anexo F – Plano “ <i>Garden</i> ”, o plano terrestre	An13
Anexo G - Arnhem: Operações da 1ª Divisão Aerotransportada, 17-21 setembro de 1944	An14
Anexo H - Ponte de Arnhem, 17 a 23 de setembro de 1944	An15

Lista de Abreviaturas, Siglas e Acrónimos

I GM Primeira Guerra Mundial

II GM Segunda Guerra Mundial

A

AM Academia Militar

AOp Área de Operações

B

Bat Batalhão/Batalhões

Brig Brigada/Brigadas

C

C2 Comando e Controlo

CC Carro de Combate

cm Centímetro

Cmd Comando

Cmdt Comandante

Comp Companhia

D

Div Divisão

E

EM Estado-Maior

Eng Engenharia

Esc Escalão

EUA Estados Unidos da América

F

FAerotransp Forças Aerotransportadas

FM *Field Manual*
FMecaniz Forças **Mecaniz**adas

G

Gen General

H

h horas

I

in inches

Inf Infantaria

K

Kg Kilograma

Km Kilometro

Km/h Kilometro por hora

M

m metros

Maj Major

Maj Gen Major General

mm milímetros

min minutos

MIS *Military Intelligence Service*

N

nº Número

NEP Norma de Execução Permanente

O

Op Operação

P

p. página

pp. páginas

Para **Paraquedista**
PDE **Publicação Doutrinária do Exército**
pdr *pounder*
Pel **Pelotão**
PIAT *Projector Infantry Anti Tank*

Q

QD **Questão Derivada**
QG **Quartel-General**

R

RAF *Royal Air Force*
Reg **Regimento**

S

séc. **Século**

T

TIA **Trabalho de Investigação Aplicada**
TO **Teatro de Operações**
ton **toneladas**
TPOI **Tirocínio Para Oficial de Infantaria**

U

Un **Unidade/Unidades**
USAAF *United States of America Air Force*

Z

ZA **Zona de Aterragem**
ZL **Zona de Lançamento**

Capítulo 1

Introdução

O presente Trabalho de Investigação Aplicada (TIA), enquadra-se no âmbito da História Militar, e está subordinado ao tema “Qual o papel da ação conjunta de forças paraquedistas e forças mecanizadas? Estudo de caso Operação (Op) “*Market-Garden*”. Esta investigação é parte integrante do Tirocínio Para Oficial de Infantaria (TPOI), com o intuito da obtenção do Grau de Mestre em Ciências Militares pela Academia Militar, sendo o culminar de um ciclo de formação e consequentemente o ingresso nos Quadros Permanentes do Exército Português.

1.1 Justificação da escolha do tema

O presente trabalho de investigação insere-se no domínio da História Militar, referente ao período da Segunda Guerra Mundial (II GM). É neste período pela primeira vez feita a operacionalização das Forças Aerotransportadas (FAerotransp). A extensa mecanização dos meios revolucionou toda a guerra, verificando-se uma guerra de movimento e de constante inovação dos meios com o aparecimento de novas técnicas e táticas. No fim da guerra verifica-se que o seu emprego atingiu a sua expressão máxima. Esta investigação surge com a consciência que desde esse período até à atualidade, o emprego em larga escala das FAerotransp e Forças Mecanizadas (FMecaniz) não se tem verificado frequentemente. A II GM constitui o período onde se pode analisar extensamente o emprego destas forças a nível tático, operacional e estratégico, numa tentativa de retirar esses ensinamentos, com o objetivo de perceber se é justificável o emprego, do mesmo modo, dessas forças ao presente.

1.2 Delimitação e contextualização da investigação

Na presente investigação, quando se fala em FAerotransp na II GM, é necessário definir o conceito para o período em questão. Pois esta designação teve diferentes significados ao longo dos anos. O conceito de *Airborne* adoptado ao longo do trabalho advém da definição usada no *Training Circular No.113* (1943, p.2), em que descreve como, “*Army Ground Forces units which are specially organized, trained and equipped to utilize air transportation for entry into combat. Normally such units will include parachute and glider borne elements*”. No mesmo manual doutrinário, define os paraquedistas como sendo, “*troops moved by air transport and landed by means of parachutes*”. Assim, nesta linha de raciocínio as FAerotransp abrangem os paraquedistas e forças em planadores. Em que os paraquedistas serão então FAerotransp lançadas de paraquedas.

No caso de FMecaniz, o conceito usado ao longo da investigação refere-se a forças com total mobilidade em meios blindados todo-o-terreno, que podem ou não combater dentro deles, sejam estes carros de combate (CC) ou veículos blindados. De acordo com o autor Crow (1972, p.2) o termo mecanizado refere-se a, “*(...)”mechanization” has become synonymous with “being equipped with Armoured Fighting Vehicles”(...*”, ou seja, veículos blindados de combate. O mesmo autor, refere que grande expansão dos mecanizados ocorre porque, “*They were raised in response to the demand for armoured cars to control large sparsely inhabited areas*”, com o intuito de alterar a forma de fazer a guerra até então como vinha a ser praticada, “*...drew up new rules for the deployment of tank units which would avoid the wearing-down tactics and the heavy casualties of trench warfare in any future war*” (Crow, 1972, p.12).

Torna-se importante delimitar esta investigação ao nível das forças intervenientes na II GM, devido à vasta quantidade de países envolvidos, mais especificamente ao nível das forças Aliadas, em que as principais forças eram a União Soviética, os Estados Unidos e o Império Britânico. No que diz respeito à Operação “*Market-Garden*”, a investigação vai incidir exclusivamente sobre as forças Britânicas, tanto as FAerotransp como as FMecaniz, pois foram estas forças que maior influência tiveram nesta Op, não deixando de fazer referência a forças de outros países porque inevitavelmente também intervieram na Op. Em relação às FAerotransp, a análise vai ser feita à 1ª Divisão (Div) Aerotransportada Britânica. Na componente terrestre, o estudo centra-se na Div Blindada de Guardas, pois esta era a vanguarda, a força que liderava o avanço do XXX Corpo de Exército até Arnhem.

1.3 Revisão de literatura - “O estado da arte”

O presente trabalho tem como objeto de estudo as FAerotransp¹ e as FMecaniz Britânicas, num estudo efetuado sobre a sua origem, organização, equipamento, doutrina e emprego operacional na II GM, para depois fazer a análise desses fatores na Op *Market-Garden*. Para este período e sobre este tema em particular não existem em Portugal fontes que abordem a temática em concreto. As principais fontes para a génese deste trabalho são essencialmente estrangeiras, na sua maioria da editora inglesa *Osprey Publishing* e de Field Manuals (FM)² doutrinários da época.

As principais fontes contemporâneas que espelham a doutrina, a organização, equipamento, armamento, bem como as suas capacidades, as potencialidades e vulnerabilidades do seu emprego são os FM. Assim, de referir numa primeira linha, que se destacam para a análise das FAerotransp os seguintes manuais: o *FM 57-30: Airborne Operations*, o *FM 31-30: Tactics and Techniques of Airborne Troops*, e a *Training Circular No.113: Employment of Airborne and Troop Carrier Forces*. Destacam-se ainda outros manuais, que apesar não referenciarem em exclusivo, dão nos traços genéricos do seu emprego, como seja o *FM 100-5: Field Service Regulations: Operations* e o *Military Intelligence Service - Enemy Airborne forces*, que aborda as FAerotransp inimigas. No que diz respeito à análise das FMecaniz, os manuais doutrinários da época que se destacam são o *FM 17-10: Armored Force Field Manual – Tactics and Technique*, que incide sobre as táticas e técnicas usadas pelas unidades (Un) blindadas, o *FM 17: The Armored Force – Employment of Armored Units, The Armored Division* aborda o emprego das unidades blindadas a nível de Div, que era a maior unidade de armas combinadas, no *FM 30-41: Military Intelligence – Identification of British Armored Vehicles* é um manual usado para reconhecer e identificar os blindados britânicos.

As atuais fontes, que resultam de um vasto estudo e análise pós II GM, são principalmente da coleção *Osprey Publishing*. Visto as várias variáveis em estudo, em relação às FAerotransp, as principais fontes usadas foram as seguintes: na organização, comando e controlo, armamento e equipamento destaca-se a *Airborne – World War II Paratroopers In Combat*, de Rottman, onde faz referência às suas origens, constituição, o equipamento e doutrina, a obra *Combat – British Paratrooper versus Fallschirmjäger*, de

¹ Em Portugal, neste período, ainda não existia FAerotransp. As primeiras referências começam aparecer na revista *Infantaria - Revista Técnica Portuguesa*, onde vão surgindo alguns artigos de Nunes da Silva que

² FM – *Field Manual*, são manuais doutrinários das Forças Armadas, abordando todos os seus meios, características, emprego, organização para combate.

Greentree, e a obra *British Paratroopers*, de Moreman. Na análise das FMecaniz em relação à sua organização e características, as fontes que se destacam são o *British Army Handbook 1939 – 1945*, de Forty, a obra *British and Commonwealth Armoured Formations (1919-1946)*, de Crow, e a *British – Guards Armoured Division 1941-45*, de Sanders que retrata toda a Div Blindada, a sua organização, os seus meios, equipamento e armamento.

Em termos de trabalhos académicos destaca-se o trabalho de Jarman intitulado de *The development of British Airborne forces in world war two and the concepts, expectation and reality of their participation in Operations Market-Garden and Varsity*, em que aborda a intervenção das forças paraquedistas britânicas, as suas capacidades e as limitações a que estiveram sujeitos na batalha em análise. Com a investigação de Hughes é abordada a mecanização dos meios britânicos, a sua evolução, emprego, características e doutrina das FMecaniz na obra: *From mechanisation may be born a David to slay a Goliath – an assessment of the impact of Sir Basil Liddel Hart’s indirect approach on Operation Compass 1940-1941*; por fim, com Malkki é analisada a manobra e o emprego com outras forças, na obra *The Quest for Manoeuvre - the English manoeuvre warfare theories and british military thought 1920-1991*.

Para a análise da batalha existem muitos autores a descrevê-la, no entanto os principais autores referenciados são Badsey com a sua obra *Arnhem 1944 - Operation Market Garden*, Middlebrook com *Arnhem 1944 - The Airborne Battle*, e também Ryan com a sua obra intitulada de *A Bridge Too Far*. Foi importante fazer recurso a manuais doutrinares portugueses, para fazer a análise dos princípios da guerra, e completar informação deveras necessária, por esse facto faz-se referência sobretudo aos *PDE 3-00 Operações* e *PDE 3-05-00 Operações Aerotransportadas*.

1.4 Objetivos da investigação

O objetivo “especifica as variáveis-chave, a população alvo e o contexto de estudo” (Fortin, 2009, p. 100). Para o presente trabalho e como objetivo geral, vai-se analisar a cooperação das FMecaniz e FAerotransp, a “população alvo”, na Op *Market-Garden*, o “contexto de estudo”. Para tal efeito foi necessário especificar as variáveis de investigação, que vão ser analisadas ao longo do trabalho para no fim fazer o seu entrosamento. Essas vão incidir sobre o equipamento e armamento, os aspetos táticos, potencialidades/limitações, e tipologia das missões, sendo estas as “variáveis-chave”.

1.5 Metodologia

O presente trabalho teve como referencial as normas estabelecidas pela Academia Militar (AM) de 30 de Junho de 2011, através da Norma de Execução Permanente (NEP) 520/DE/30JUN12/AM, bem como o auxílio do livro *Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses*, escrito por Manuela Sarmiento (2013). A metodologia usada nesta investigação centra-se no método histórico, que segundo refere Sarmiento (2013, p.8) “...analisa os fenómenos ou processos em estudo, atendendo à sua constituição, ao seu desenvolvimento, à sua formação e às consequências, de uma forma cronológica...”, baseado numa abordagem sincrónica, visto a investigação ser feita num delimitado espaço temporal. Onde vão ser analisadas as variáveis em estudo para cada “população alvo” no contexto definido. Sendo essa análise feita através da interpretação de fontes textuais, esta abordagem será baseada na construção de hipóteses com recurso à explicação narrativa.

A análise vai correlacionar os conceitos das variáveis em estudo, para ser possível compreender a ação conjunta das FMecaniz e FAerotramp na Op *Market-Garden*. Com a delimitação do “contexto de estudo” e fazendo uso de uma relação descritiva/explicativa. Desta forma permite compreender os motivos das “causas” que levaram ao insucesso da Op, o “porquê” da utilização deste tipo de forças nesta situação e, por fim, fazer as “ligações” das variáveis, na tentativa de explicar o modo de emprego destas forças, e verificar se tal ação é viável.

1.5.1 Questão central e questões derivadas

Para Quivy e Campenhoudt, (1998, p.32) uma forma de elaborar um processo de investigação “consiste em procurar enunciar o projeto de investigação na forma de uma pergunta de partida, através da qual o investigador tenta exprimir o mais exatamente possível o que procura saber, elucidar ou compreender melhor”. Deste modo, a questão central do estudo passa por perceber “Qual o papel do uso de forças paraquedistas numa ação conjunta com forças mecanizadas?”.

De acordo com a questão de partida mencionada acima e para conseguir responder a esta pergunta de uma forma mais clara e objetiva, para que a resposta seja a mais completa possível é necessário responder a outras questões derivadas (QD). São elas:

QD1: O equipamento usado pelas Forças Aerotransportadas era adequado em 1944?

QD2: Fez-se o uso correto dos aspetos táticos na Operação *Market-Garden*?

QD3: Quais as potencialidades e limitações deste tipo de forças em operações conjuntas?

QD4: A tipologia das missões das Forças Mecanizadas e Forças Aerotransportadas são compatíveis?

1.6 Estrutura do trabalho e síntese dos capítulos

O presente trabalho divide-se em seis capítulos, em que no capítulo 1 – Introdução, é apresentado o tema, a revisão da literatura, os objetivos de investigação e a metodologia utilizada. No capítulo 2 - Organização, Equipamento e Doutrina das Forças Aerotransportadas Britânicas, explica como as FAerotransp Britânicas estavam organizadas em 1944, o seu armamento e equipamento bem como os conceitos, potencialidades/vulnerabilidades do emprego destas forças. No capítulo 3 - Forças mecanizadas Britânicas, é abordado em particular a Div Blindada de Guardas em relação à sua constituição, doutrina e emprego tático. No capítulo 4 - Operação *Market-Garden* é abordada em detalhe toda a Op, as causas que a desencadearam, principais intervenientes e toda a evolução da mesma. No capítulo 5 – Cooperação das Forças Aerotransportadas e Forças Mecanizadas em *Market-Garden*, é feita uma análise dos fatores que contribuíram para o insucesso da Op, em especial das forças britânicas em análise no presente trabalho. Por fim o capítulo 6 – Conclusões, onde é feita a resposta às questões derivadas e questão central.

Capítulo 2

Organização, Equipamento e Doutrina das Forças Aerotransportadas Britânicas

2.1 Introdução

As operações aerotransportadas proporcionam aos exércitos grandes vantagens com o seu emprego. Possibilitam a quem está no ataque fazer uso do envolvimento vertical³, ultrapassando, assim, a frente inimiga ou posições com os flancos protegidos. Da mesma forma consegue-se transpor maiores obstáculos como rios, montanhas e até oceanos. Por um lado, as operações aerotransportadas não conseguem efetuar estas missões sem serem apoiadas por uma força convencional terrestre, ao revés conseguem reduzir a quantidade da força de assalto, ao fazerem dispersar as forças inimigas, obrigando-as a empregar as suas reservas e a cobrir uma maior área (Rottman, 2006 b).

Neste capítulo vão ser analisadas as FAerotransp, com particular ênfase na 1ª Divisão Aerotransportada Britânica, onde vai ser abordada a sua organização, o seu equipamento e armamento, bem como os princípios, missões e as suas limitações.

2.2 Comando e Controlo das Forças Aerotransportadas Britânicas

Dependendo do país, as FAerotransp⁴ poderiam pertencer ao Exército ou à Força Aérea, ou, em alguns casos, aos dois ramos⁵. Havia uma controvérsia sobre qual devia ter o controlo: a Força Aérea argumentava que deviam estar sob a sua alçada pois dependiam dos seus aviões, do reabastecimento aéreo e de apoio de fogos. A engenharia (Eng) dizia que deveria estar sob o seu comando, pois inicialmente a sua missão principal era executarem demolições e sabotagens na área da retaguarda. O departamento de guerra

³ Ver Apêndice A – Origem do envolvimento vertical.

⁴ Ver Apêndice B – Origem das Forças Aerotransportadas.

⁵ No caso da Alemanha tinha a *Fallschirmtruppen* que pertencia à *Luftwaffe* (Força Aérea) e a *Luftlandetruppen* que pertencia ao *Heer* (Exército) (Quarrie, 2001).

queria que estivessem sob a sua alçada para constituírem-se como uma reserva estratégica do Quartel-General (QG). O Exército argumentava que essas forças eram treinadas como Un de Infantaria⁶ (Inf), as aeronaves eram meramente um meio de transporte e as suas operações no solo eram em apoio ao avanço de forças terrestres (Rottman, 2006 b).

No caso britânico, o comando e controlo (C2) competia à Royal Air Force (RAF), bem como a responsabilidade pelo fornecimento de bases, tripulações, aviões, paraquedas e planadores e ainda pelo treino de paraquedistas e dos pilotos de planadores⁷. O Exército era responsável por assegurar o fornecimento de efetivos e equipamentos, devidamente modificados e postos nos aviões na hora e local certo, e ainda pela sua organização e treino para a realização das suas missões em terra (Browning, 1944).

A *Training Circular No. 113* define que as FAerotransp devem permanecer sob o controlo direto do Comandante (Cmdt) do Teatro de Operações (TO) até estas forças aterrarem na zona de combate; a partir desse momento o controlo passa para o Cmdt dessa Área de Operações (AOp).

2.3 Organização das Forças Aerotransportadas Britânicas

O alto comando estava relutante em organizar as formações das FAerotransp maiores do que Regimentos (Reg), mesmo quando era reconhecido que um elevado comando e controlo era necessário para o treino, planeamento, apoio e sustentação das operações. As primeiras Div Aerotransportadas foram inicialmente formadas com o mínimo de apoio de combate e de serviços. Estas primeiras Div eram pequenas e tinham metade ou dois terços da força de uma Div de Inf. O Batalhão⁸ (Bat) era o escalão (Esc) tático mais importante nesta altura (Rottman, 2007).

Fazia parte de cada Div⁹ Aerotransportada uma Brigada (Brig) Aeromóvel e duas Brig Aerotransportadas¹⁰, mas na prática existia uma terceira Brig Aerotransportada. A

⁶ Segundo Silva (1942 b, p.404), “Dadas as características gerais do emprego de FAerotransp o seu combate desenvolve-se como o dos atiradores, devem ser considerados tropas de Inf e constituídos por quadros e homens desta arma e, para o desempenho de determinadas missões especiais, por alguns homens de Eng. A sua instrução em terra desenvolve-se nas mesmas condições que as das outras unidades de Inf”.

⁷ Cabe à RAF a missão de assegurar que “tudo o que levanta voo ou é transportado no ar para ser lançado ou pousado na terra” (Browning, 1944, p.85).

⁸ Ver Figura nº 2 no Anexo - Organização da 1ª Divisão Aerotransportada Britânica.

⁹ Ver Figura nº 3 no Anexo - Organização da 1ª Divisão Aerotransportada Britânica.

¹⁰ Nas Brig Aerotransportadas as forças paraquedistas eram vistas como uma elite, sendo que, o recrutamento era mais rigoroso e o treino muito mais intenso. Em contraste nas forças Aeromóveis não requeriam um nível de especialização tão elevado, o uso de planadores era barato e reutilizável. As forças paraquedistas eram a

organização de uma Brig Britânica era diferente da maioria dos exércitos. A Div mantinha o mínimo de unidades de apoio; de artilharia; de unidades anti-carro; possuía um Reg de reconhecimento e uma única Companhia (Comp) de Eng. No entanto, a cada Brig Aerotransportada eram atribuídas unidades de apoio. A Brig Aeromóvel não possuía a bateria anti-carro, nem a esquadra de Eng, mas possuía oito armas anti-carro orgânicas em cada Bat anti-aéreo e uma Comp anti-carro. A força de cada Brig Aeromóvel era quase igual a duas Brig Aerotransportadas juntas¹¹ (Rottman, 2006 b).

Ao nível do Bat, que era o Esc tático utilizado, era composto pelo Estado-Maior do Bat¹², o Estado-Maior da Comp¹³ que tinha sob a sua alçada o comando da Comp, uma secção de informações¹⁴, um pelotão de transmissões, dois pelotões de morteiros¹⁵, um pelotão anti-carro¹⁶ equipado com dez armas anti-carro PIAT¹⁷, um pelotão de apoio logístico¹⁸. Depois vêm três Comp, em que cada uma, existe o comando da Comp e três pelotões de atiradores¹⁹ que, por sua vez, é constituído pelo comando do pelotão e por três secções²⁰ (Greentree, 2013).

vanguarda e as primeiras a ocupar o terreno e segurar a zona de aterragem para as forças que vinham a seguir nos planadores. Por este motivo que as Divisões eram criadas com um misto de forças Aerotransportadas e Aeromóveis (Zaloga, 2007).

¹¹ Ver Figura nº 4 no Anexo - Organização da 1ª Divisão Aerotransportada Britânica.

¹² Composto por 5 Oficiais e 22 homens (Moreman, 2006).

¹³ Composto por 9 Oficiais e 226 homens (Moreman, 2006).

¹⁴ Esta Secção era equipada com 8 atiradores Sniper, que usavam espingardas Lee-Enfield equipadas com miras telescópicas (Moreman, 2006).

¹⁵ Cada Pelotão com 4 peças de morteiro médio de 3inch (81mm) (Moreman, 2006).

¹⁶ Devido ao facto de os paraquedistas serem considerados como infantaria ligeira eram incapazes de levar armas anti-carro rebocadas com eles. Por esse facto tinham a arma PIAT que podia ser lançada de páraquedas. Em alguns Batalhões por vezes o Pelotão anti-carro era substituído por um Pelotão de assalto. Noutros casos distribuíam as armas PIAT entre os Pelotões de atiradores (Greentree, 2013).

¹⁷ PIAT (*Projector Infantry Anti Tank*) desenvolvida pelo Exército Britânico, esta arma podia ser utilizada com mais segurança em espaços fechados, o que facilitava a sua utilização em combate próximo e dentro de edifícios. As primeiras versões utilizadas provaram que era preciso um disparo perfeito ou então não explodia ao embater com o alvo, o que causou um descrédito por entre as tropas, o que levou o exército a melhorar esta arma. O que levou depois a ser encontrada em todos os campos de batalha, embora a arma fosse considerada como um disparo por batalha devido a levar algum tempo a recarregar.

¹⁸ Este pelotão não entrava em combate (Greentree, 2013).

¹⁹ Dentro dos pelotões foi atribuído um atirador Sniper a cada Secção (Greentree, 2013).

²⁰ Cada Secção é constituída por 10 homens: o comandante de Secção, uma esquadra de 3 homens equipada com a metralhadora ligeira *Bren* e por um morteiro ligeiro de 51mm, e uma esquadra de atiradores constituída por 6 homens (Greentree, 2013).

2.4 Equipamento utilizado pelas Forças Aerotransportadas Britânicas

O treino dos paraquedistas vinha a ser realizado no então convertido bombardeiro *Whitley*, até que em outubro de 1942 chegou o americano Douglas DC-3, mas rapidamente mudaram para o Dakota C-47 que detinha maiores possibilidades e tinha um alcance de 2500Km à velocidade de 370Km/h. Esta aeronave era mais adequada e podia transportar até 27 soldados aerotransportados sentados virados frente-a-frente. Os paraquedistas podiam deixar a aeronave em 11 segundos numa zona de 400 metros (m). Os pilotos voavam a baixa altitude até chegarem à zona de lançamento (ZL), numa altura em que subiam para uma altitude de 250m. No entanto, devido à pouca experiência dos pilotos não era possível realizar operações noturnas (Greentree, 2013).

Inicialmente julgava-se que o armamento individual, especialmente a espingarda²¹, e outro equipamento eram demasiado volumosos e pesados para acoplar ao paraquedista durante o salto. Isto representava um perigo para a sua segurança, o armamento podia ficar enrolado no paraquedas ou o paraquedista podia ficar ferido ao aterrar no solo. No salto o paraquedista levava só a sua arma individual e o mínimo de equipamento necessário. O armamento mais pesado e volumoso tinha de ser desmontado e lançado em contentores, assim como as munições e os abastecimentos. No caso das pistolas-metralhadoras, já eram mais compactas, embora às vezes mais pesadas que as espingardas, algumas tinham partes desmontáveis, como *Sten*, o que permitia assim ir acoplada ao paraquedista durante o salto (Rottman, 2007).

Os planadores serviam para levar peças de artilharia, veículos para rebocar estas peças, jipes de reconhecimento, bem como tropas que poderiam saltar do planador, embora na maior parte dos casos as tropas aterrassem no solo com o planador. O uso da Eng era um elemento vital dentro da Brigada Aerotransportada e, por isso, esta possuía uma esquadra na sua orgânica. O uso de explosivos era extremamente importante, servia para demolir fortificações inimigas, pontes e criar posições defensivas mais elaboradas que exigiam a colocação de minas, ou em operações que envolviam a captura ou destruição de importantes estruturas estratégicas (Rottman, 2006 a).

Como na Inf, cada secção aerotransportada dispunha também da metralhadora ligeira *Bren*, que era o principal meio de apoio de fogos dentro do pelotão. Esta arma era operada por uma esquadra de três homens em que cada um podia operar a arma, as

²¹ A espingarda usada pelas FAerotransp era a .303in Lee Enfield No.4 (Rottman, 2006 b).

munições eram transportadas por todos os homens da esquadra. Esta esquadra dispunha também de um morteiro de *2in*²², que provia um rápido e flexível meio de apoio de fogos indiretos, que apesar de ser capaz de disparar granadas explosivas, de fumos e iluminantes, era usado principalmente para lançar granadas de fumos. Outro meio importante de fogos indiretos, era o morteiro de *3in*, que disparava granadas explosivas e de fumos, com alcance de 2,5Km. Era uma arma bastante pesada, por essa razão era desmontada em peças para ser lançada de paraquedas; tinha o inconveniente de cada granada pesar 4,5Kg (Moreman, 2006).

A secção aerotransportada era também constituída por uma esquadra de atiradores de seis homens que utilizava a espingarda *.303in Lee Enfield No. 4*²³, era a arma de excelência usada pelas FAerotransp, bastante certa, resistente e extremamente fiável e com um elevado poder derrubante, mas devido a ser uma arma de ferrolho e que oferecia uma baixa cadência de tiro começou a ser substituída pela pistola-metralhadora *Sten*²⁴ a partir de Junho de 1941 (Greentree, 2013).

O armamento pesado, como armas anti-carro, artilharia ligeira e armas sem recuo podiam ser lançadas de paraquedas. Mas isto requeria um espaço considerável na aeronave, e o armamento tinha que ser desmontado em numerosas peças, sendo os vários componentes desmontados e largados em contentores especiais. Munições e equipamento também tinha de ser lançado, o que resultava num considerável número de contentores dispersos pelo terreno que tinham de ser localizados, movidos e novamente montar os vários tipos de equipamento²⁵. Normalmente só uma pequena quantidade de armamento era lançado por paraquedas, a maior parte e especialmente o mais pesado era levado em planadores (Rottman, 2006 a).

A limitada capacidade de artilharia²⁶ e de peças de morteiros²⁷ pesados não era só uma restrição do poder de fogo às unidades de assalto, mas também era uma limitação quando se encontravam numa posição defensiva, por fogos de contra-bateria, por deterem

²² *2in* – morteiro de 51mm, com um alcance máximo de 457m (Moreman, 2006).

²³ Esta era uma arma muito confiável, mas no Norte de África, Browning reportou em Dezembro de 1942 que o ferrolho inclinado e a abertura do aparelho de pontaria deixavam entrar areia para dentro da arma (Cherry, 2011).

²⁴ A pistola-metralhadora *Sten Mark V* era o modelo que equipava as forças paraquedistas. O Batalhão dispunha de 300 pistolas-metralhadoras *Sten* que quando achasse necessário, poderia substituir as espingardas *.303in Lee Enfield No.4*, consoante o tipo de missão, ou fosse necessário (Cherry, 2011).

²⁵ Isto assumindo que todas os componentes eram encontrados e que não tinham ficado danificados (Rottman, 2006 a).

²⁶ Era usado um *pack howitzer* (Obus) de 75mm, compacto e facilmente desmontado em vários componentes (Rottman, 2006 a).

²⁷ Os morteiros eram muito usados pelas FAerotransp, tinham o morteiro ligeiro de 60mm e o médio de 81mm, e que também eram separados em vários componentes e lançados em contentores (Rottman, 2006 a).

pouca mobilidade. As armas anti-aéreas eram especialmente importantes, pois estas forças depois de estarem no terreno eram vulneráveis a ataques aéreos. Estas armas eram pesadas, volumosas e requeriam grandes quantidades de munições²⁸. Também se tentou usar estas armas anti-aéreas como armas anti-carro, mas devido ao seu pequeno calibre constituía-se uma limitação para este efeito (Moreman, 2006).

Em relação ao tipo de granadas usadas, temos a No. 36 Bomb ou Mills Bomb, a Bakelite No. 69, de fragmentação, e a No.77 de fósforo. O PIAT²⁹ era a principal arma anti-carro usada pelas FAerotransp no terreno a partir de 1943. Esta disparava uma munição de carga oca, eficaz a cerca de 90m contra a maioria da blindagem alemã (Cherry, 2011).

2.5 Doutrina das Forças aerotransportadas Britânicas

Em Maio de 1942, os EUA e a Inglaterra estabeleceram uma doutrina comum para as operações aeroterrestres que vem especificada no FM 31-30 - *Tactics and Techniques of Airborne Troops*, resultado das muitas lições apreendidas e dos novos desenvolvimentos ocorridos na organização e na táctica.

2.5.1 Princípios

As FAerotransp eram empregues como parte de um esforço conjunto de várias forças e as suas operações exigiam uma estreita coordenação com forças terrestres, aéreas e navais. Estas forças eram especialmente treinadas e equipadas para executar missões específicas, não devendo ser empregues em missões que pudessem ser executadas rapidamente e economicamente por outras forças, bem como não deviam ser usadas se o seu emprego não fosse estritamente necessário para cumprir a missão. As FAerotransp não deviam ser empregues sem que pudessem ser apoiadas por outras forças terrestres e navais, pois estas só tinham capacidade para estarem no terreno até três dias sem serem reabastecidas, sob pena de colocar assim a integridade da força e da missão em causa. Não

²⁸ Este facto limitava a usarem munições de menor calibre e a usarem pesadas metralhadoras, transportadas para o terreno em planadores ou por meios terrestres (Cherry, 2011).

²⁹ Esta arma tinha uma grande contra por usar munições bastante pesadas, 1Kg, o que assim limitava o número de munições transportadas pela sua guarnição (Moreman, 2006).

dispunham de apoio de fogos, exceto aéreo, até entrarem em contacto com outras forças terrestres amigas, pelo que depois deviam ser extraídas para linhas amigas (*Training Circular No. 113*, 1943) e (FM 31-30, 1942).

Os princípios considerados no emprego de FAerotransp também se regem pelos princípios básicos da guerra³⁰. Assim, um fator importante a ter em conta é o princípio da Massa³¹, pois o grosso da força deve ser lançado o mais rapidamente e na menor área possível, para a reorganização se dar o mais rápido possível e para que não haja pequenos grupos isolados e evitar a dispersão o que está logo subjugado à Unidade de Comando³²; numa fase inicial é preciso rapidez para a reorganização, pois logo de seguida o combate ocorre de uma forma rápida e agressiva, onde é necessária a coordenação de vários indivíduos ou de pequenos grupos que estão a desempenhar determinada ação. Outro fator a ter em conta é o da superioridade aérea³³, pois este é um requisito fundamental para o sucesso das operações aerotransportadas. O grau de superioridade aérea vai ser preponderante no sentido de condicionar as operações, se estas vão decorrer durante o dia ou se vão ser feitas a coberto da noite³⁴. Outro princípio que se verifica é o da Manobra³⁵, quando usado em conjunto com outras forças terrestres ou navais, as operações aerotransportadas devem criar as condições necessárias às forças que estão a desenvolver a ação principal e onde está a ocorrer o esforço. A Surpresa³⁶ é um fator bastante importante para todo o militar e todo o tipo de operações, e para as operações aerotransportadas torna-

³⁰ No PDE 3-00 (2012), os princípios da guerra são: Objetivo, Ofensiva, Massa, Economia de Forças, Manobra, Unidade de Comando, Simplicidade, Segurança e Surpresa.

³¹ De acordo com Swenson, “um elemento importante, a massa, sem o qual todas as operações de tropas aerotransportadas tornar-se-iam precárias” (Swenson, 1946, p.46). Para melhor compreensão do conceito, ver Glossário.

³² A direção, coordenação e controlo depende e torna-se mais eficaz com um planeamento cuidadoso (FM 57-30, 1952). Para melhor compreensão do conceito, ver Glossário.

³³ No entanto é possível realizar missões com objetivos limitados onde o inimigo detenha superioridade aérea, para isso basta neutralizar temporariamente essa ameaça com fogos de supressão (FM 57-30, 1952).

³⁴ Lançamentos feitos a coberto da noite vão aumentar a efectividade da decesso e reduzir a ameaça anti-aérea. Mas por outro lado tem várias desvantagens como: as aeronaves têm dificuldade em manter as formações; é mais difícil reconhecer as ZL; é mais difícil reconhecer marcas características do terreno que ajudam à navegação; a experiência dos pilotos dos planadores ia dificultar a aterragem bem como em evitar obstáculos naturais e artificiais; os paraquedistas tinham maior dificuldade em reagrupar e localizar objetivos (Rottman, 2006 a).

³⁵ As FAerotransp são usadas normalmente para iniciar o assalto, têm inicialmente de criar condições para se reagruparem e para se defenderem e criarem condições para a chegada de mais reforços, tanto aéreos como terrestres (FM 57-30, 1952). Para melhor compreensão do conceito, ver Glossário.

³⁶ Esta surpresa pode ser obtida com a local inesperado para um ataque, a densidade de paraquedistas usados por área bem como o tipo de material e equipamento usado (FM 31-30, 1942). Ainda e segundo Rottman: “mesmo que o inimigo espere que as FAerotransp serão empregues na sua área de operações, a surpresa táctica pode ser alcançada pela seleção das localizações do ataque. Como e quando exatamente as forças vão ser empregues” (Rottman, 2006 a, p.24). Para melhor compreensão do conceito, ver Glossário.

se primordial para obter o sucesso. O Princípio do Objetivo³⁷, também é de realçar, pois às FAerotransp são atribuídas missões específicas e objetivos limitados. Inicialmente podem ser apoiados pela aviação, uma vez que estão limitados ao seu equipamento individual e aos reabastecimentos aéreos, não têm a capacidade de manter um objetivo por longos períodos de tempo, esse tempo vai depender da reação das forças hostis no terreno (*Training Circular No. 113*, 1943) e (FM 57-30, 1952).

As FAerotransp são inicialmente usadas para capturar um determinado local através de uma rápida ação ofensiva, pelo que após se segue geralmente uma ação defensiva para manter a posse do terreno até à chegada de outras forças. Deve ainda existir uma simplicidade de planeamento³⁸, pois os planos devem ser simples e flexíveis para dar liberdade de ação às forças no terreno, isto a par de treinos imprescindíveis entre as várias forças que efetuam a Op (FM 57-30, 1952) e (FM 31-30, 1942).

2.5.2 Missões

As missões atribuídas às FAerotransp³⁹ requeriam um carácter específico e com objetivos bem delimitados. Criar uma Op aerotransportada era uma complexa tarefa e requeria um esforço enorme de recursos e de tempo. As suas missões diferiam em parte das unidades comuns de infantaria, a começar logo pela forma como eram introduzidas no campo de batalha, pela via aérea. Esta forma trazia importantes implicações nas suas missões. Desde logo por serem uma força que invariavelmente possui menos armamento e está limitada em termos logísticos. As FAerotransp eram empregues com as seguintes tipologias de missões, como está representado na tabela nº 1.

À Div ou a unidades dentro da Div poderiam ser atribuídas várias combinações de diferentes tipos de missões. Este tipo de missões era adoptado pela maioria das outras

³⁷ Para melhor compreensão do conceito, ver Glossário.

³⁸ O planeamento está condicionado e subjugado ao emprego das FAerotransp. Quando uma FAerotransp está a operar em conjunto com forças terrestres e com aviação de combate, o plano aéreo deve estar coordenado com os planos terrestres e aéreos. Esta coordenação torna-se mais efectiva quando os vários comandantes têm conhecimento total do plano geral, das forças envolvidas, das missões das outras forças, os objetivos das outras forças, os momentos para atacar e para manobrar, as comunicações e coordenações necessárias a estabelecer (FM 100-5, 1941) e (*Training Circular No. 113*, 1943).

³⁹ A doutrina específica que estas forças devem obter rapidamente o combate imediatamente após chegarem ao solo. A sua agressividade caracteriza a sua experiência em combate e tornou-se uma imagem de marca das FAerotransp. O sucesso dependia numa rápida execução das missões por parte de todos os escalões, o insucesso de uma pequena unidade no cumprimento da sua missão podia levar ao insucesso de toda a operação (Rottman, 2006 a).

nações, que limitavam o uso das FAerotransp a várias incursões e ataques surpresas, manobras de diversão e até missões de reconhecimento, bem como missões de resgate (Rottman, 2007), (FM 31-30, 1942), (FM 57-30, 1952) e (*Training Circular No. 113*, 1943).

Tabela n.º 1 - Missões Principais e Missões Secundárias das FAerotransp.

Fonte: Adaptado de (Rottman, 2007), (FM 31-30, 1942), (FM 57-30, 1952) e (*Training Circular No. 113*, 1943).

MISSÕES PRINCIPAIS	MISSÕES SECUNDÁRIAS
<ul style="list-style-type: none"> – Capturar, manter, ou de outra maneira explorar importantes locais de importância táctica em conjugação ou até à chegada de outras forças; – Atacar a retaguarda inimiga e criar condições para o avanço e ruptura das linhas inimigas pelo grosso da força; – Bloquear ou atrasar o emprego da reserva inimiga, capturando e mantendo a posse de terreno importante; – Atrasar a retirada do inimigo até que o grosso da força ultrapasse e destrua a força inimiga; – Operar em conjunto com forças blindadas, consolidando e mantendo a posse do terreno conquistado até à chegada de outras forças amigas. 	<ul style="list-style-type: none"> – Capturar aeroportos inimigos; – Capturar e manter a posse de terrenos favoráveis para serem utilizados por aeronaves amigas e negar a sua utilização por parte de aviões inimigos; – Reforçar forças ameaçadas ou cercadas. – Capturar ilhas ou zonas onde o acesso por outras forças terrestres não é possível; – Capturar ou destruir instalações vitais para o inimigo, para assim interromper ou quebrar o sistema de comando, comunicações e reabastecimentos; – Atuar como uma constante ameaça pela sua mera presença no teatro de operações, assim como causar a dispersão do inimigo por toda a sua área para que possa proteger locais e instalações vitais para as suas operações; – Criar confusão e atuar como manobra de diversão para as operações principais do grosso da força.

2.5.3 Aspetos táticos e técnicos

Em marcha o cmdt de secção, normalmente um sargento, segue na frente da secção seguido pela esquadra metralhadora⁴⁰, depois segue a esquadra de atiradores. Ainda era possível que um ou dois homens seguissem destacados na frente para fazerem reconhecimento. Caso houvesse contacto com o inimigo a secção formava a Linha com

⁴⁰ Esquadra metralhadora equipada com a metralhadora ligeira Bren (Greentree, 2013).

uma distância entre homens de cerca de 5m. A esquadra metralhadora posicionava-se ao centro ou num dos flancos (Greentree, 2013).

Se fosse esperada resistência por parte do inimigo, o pelotão podia usar a formação em Cunha. Em contacto com o inimigo, o cmdt de secção tentava fixá-lo, enquanto que o cmdt de pelotão posicionava as outras secções para uma posição de assalto, preferencialmente contra o flanco inimigo. Uma vez que uma secção alcançasse uma posição coberta pelo fogo podia então apoiar as outras secções para se moverem. Em alternativa, o pelotão podia adotar uma formação em que cada secção dispunha-se em cunha invertida, ou seja, em “V” com duas secções a avançarem em paralelo e a terceira secção à retaguarda destas e ao centro. As Comp com três pelotões adotavam estas mesmas formações táticas, com as armas de apoio junto ao cmdt de Comp (Rottman, 2006 b).

A Comp usa normalmente dois pelotões à frente, com o terceiro pelotão como reserva sendo capaz de lançar possíveis contra-ataques; o Bat adotava uma formação semelhante às suas Comp. O uso da Eng, constituía-se como um elemento vital dentro da Brig Aerotransportada, contando esta com uma esquadra. O seu uso com o recurso de explosivos para quebrar fortificações inimigas, para estabelecer posições defensivas melhores fortificadas com o uso de minas, bem como em operações em que era exigido a captura ou a destruição de estruturas estrategicamente importantes faziam da Eng um importante recurso usado pelas forças aerotransportadas (Greentree, 2013).

2.5.4 Características

O emprego de uma Op aerotransportada é condicionado por alguns constrangimentos⁴¹ que têm de se ter em conta na altura do planeamento. Destaca-se como um fator de decisão, as condições meteorológicas⁴², pois estas podiam levar ao cancelamento da Op ou a prejudicar⁴³ severamente os lançamentos, podiam atrasar o

⁴¹ Como vem descrito no PDE 3-00 (2012), o escalão superior para planear uma operação vão ter em conta alguns fatores que vão limitar a liberdade de ação dos seus subordinados no terreno. Assim os constrangimentos podem ser condicionantes, que são obrigações, ou restrições, que assumem a forma de proibições, e tanto podem ser de tempo, espaço, meios e manobra.

⁴² Deve-se fazer uma previsão cuidadosa e alargada das condições meteorológicas durante a fase do planeamento, tendo em conta as condições para o dia da operação bem como para os dias subsequentes (FM 31-30, 1942).

⁴³ Como exemplo disso temos o vento, as chuvas, neve, nuvens baixas o nevoeiro. Em relação ao vento estava estipulado que as FAerotransp não poderiam ser lançadas com ventos superiores a 10 nós. Em situações de combate os paraquedistas chegavam a ser lançados com ventos por vezes de 20 nós, o que iria causar grande dispersão quando os paraquedistas aterravam no solo (Rottman, 2006 b).

lançamento de forças e material, as aeronaves podiam não ter condições de levantar voo ou de chegar a áreas onde estivessem já forças no terreno, podiam condicionar os lançamentos que teriam de ser feitos noutra zona que não a planeada e mais afastada do objetivo e sobre terreno que não fosse o mais indicado, tanto no dia da Op como nos dias seguintes onde era necessário haver um apoio aéreo próximo e reabastecimentos para sustentar as forças no terreno (FM 57-30, 1952) e (*Training Circular No. 113*, 1943).

Nesta altura era feito um grande esforço para compilar as informações necessárias, os meios disponíveis e o tempo para fazer o planeamento⁴⁴. Estes elementos iam determinar se uma Op ia ser executada ou não. As limitações das FAerotransp tinham de ser tidas em atenção. Para obter o sucesso de uma Op. Era essencial manter o elemento da surpresa e mesmo que o inimigo esperasse que iam ser empregues FAerotransp a surpresa táctica podia ser conseguida através das zonas seleccionadas para o ataque e de que forma, quando e onde iam ser lançadas (Rottman, 2006 a).

As FAerotransp possuíam o mínimo de equipamento para o combate, careciam de mobilidade, uma vez no terreno, estavam limitados de mantimentos, estavam ainda dependentes de apoio de fogos e reabastecimento aéreo, apesar de serem consideradas uma força de elite. Beneficiam de um movimento aéreo rápido, pelo que possuíam grande mobilidade estratégica e com um longo alcance, uma vez no terreno estavam limitados em munições, abastecimentos e transportes⁴⁵ (Rottman, 2006 a).

O terreno era outro fator importante a ter em consideração pois era preciso escolher previamente uma adequada ZL ou Zona de Aterragem (ZA), sendo esta escolha da responsabilidade do Cmdt das FAerotransp. A zona escolhida devia ficar a uma distância adequada dos objetivos e idealmente deviam ser terrenos planos e livres de obstáculos como árvores, pedras, estruturas, cercas ou terreno irregular, estar desimpedido de linhas telefónicas e de alta tensão, não haver posições inimigas entre os objetivos e as ZL/ZA⁴⁶, ficam a uma distância superior a 1500m de grandes massas de água, e manter a aeronave estável durante o salto. Isto aliado ao facto que é necessário escolher boas rotas de aproximação, zonas de reunião, objetivos que possam ser perfeitamente identificáveis a

⁴⁴ Para Rottman (2006 a, p.24), “era mais importante que as táticas, de modo a permitir às FAerotransp se prepararem, treinarem e lançar a operação”.

⁴⁵ Tinham a capacidade de se sustentar por um período de três dias, estavam deficitários em termos de armamento pesado, especialmente anti-carro, anti-aérea e de artilharia. Estavam também limitados em termos de transporte motorizado, e o que estava disponível era necessário para mover o seu armamento mais pesado e munições (Rottman, 2006 a).

⁴⁶ Encontrar estas condições perfeitas em combate é bastante difícil pelo que se deve tentar arranjar as melhores condições possíveis para as operações aeroterrestres, por isso eram escolhidas dentro das possibilidades as ZL/ZA (Rottman, 2006 a).

partir do ar, a conjugar com estes fatores ainda era preciso ter em atenção a localização das defesas antiaéreas do inimigo, as suas reservas, forças de reação, postos de comando e outras infraestruturas, para garantir as melhores condições possíveis era essencial ter um bom sistema de informações. (Rottman, 2006 b) e (FM 31-30, 1942).

Por fim, era necessário que os Cmdts tivessem inteirados de todos fatores de planeamento e dos condicionalismos específicos de cada missão, bem como conhecimento das vantagens e limitações que as FAerotransp oferecem, para que, no momento do seu emprego, saibam emprega-las de maneira a maximizar as suas potencialidades e minimizar as suas vulnerabilidades, como é possível observar na tabela nº 2.

Tabela n.º 2 - Potencialidades e Vulnerabilidades das FAerotransp.

Fonte: Adaptado (*Training Circular No.113*, 1943), (Bols, 1946, p.127), (FM 31-30, 1942) e (Swenson, 1946, p.43).

POTENCIALIDADES	VULNERABILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> – Liberdade na seleção de objetivos; – Facilidade de projeção; – Capacidade de operar de dia e de noite; – Oportunidade de preparar e treinar para uma missão específica; – Possibilidade de operar contra objetivos restritos, em áreas restritas; – Forças com elevado treino, boa preparação e altamente motivadas; – Grande mobilidade estratégica; – Causar um efeito negativo sobre o moral inimigo; – Fazer o inimigo dispersar as suas forças e obrigar a empenhar as suas Reservas; – Capacidade de penetrar profundamente em território inimigo e explorar o efeito surpresa. 	<ul style="list-style-type: none"> – Unidades limitadas em equipamento e armamento; – A Op exige um maior planeamento e coordenação; – Baixa capacidade de transportar consigo abastecimentos; – Escassez de Apoio de Fogos; – Limitada mobilidade táctica uma vez no terreno; – Muito vulneráveis à ameaça blindada; – Carência de informação contra quem vão operar em território inimigo; – Necessidade de obter da superioridade aérea; – Muito dependentes das condições meteorológicas; – Extremamente vulneráveis durante a aterragem e reorganização em território inimigo; – Dificuldade de estabelecer o Comando e Controlo após a aterragem.

Capítulo 3

Forças Mecanizadas Britânicas

3.1 Introdução

A II GM foi essencialmente uma guerra de movimento, pelo que se travou na maior parte dos casos, com o recurso às máquinas (carros de combate, viaturas blindadas, viaturas motorizadas, aeronaves). Os meios terrestres tiveram um enorme desenvolvimento, tanto referente às suas características como veículos (a sua velocidade, autonomia, capacidade de movimento em qualquer terreno), como à sua missão específica no campo de batalha (maior blindagem, poder de fogo) (Sanders, 1979).

No presente capítulo vão ser analisadas as FMecaniz⁴⁷ no geral, e, mais particularmente, a Divisão Blindada de Guardas Britânica. Assim, vai ser abordada a sua organização, o seu equipamento e armamento, bem como os princípios, missões e as suas limitações.

3.2 Comando e Controlo das Forças Mecanizadas Britânicas

A Div Blindada era a maior unidade blindada de armas combinadas. Compreendia forças de todas as armas e serviços, para que esta estivesse organizada e equipada com a capacidade de dotar a força logística e taticamente como uma unidade autossuficiente, capaz de operar a uma extensão considerável de uma forma independente (Sanders, 1979).

Os Cmdts exerciam o seu comando através de ordens transmitidas via rádio para controlar as ações dos seus subordinados com elevada precisão. O Cmdt informava os seus subordinados o mais cedo possível e esclarecia todo o tipo de situações, desde o terreno, às suas intenções, bem como o capacitar de como agir de acordo com as suas intenções se surgir uma situação inopinada. As várias forças da Div deviam permanecer juntas, para que

⁴⁷ Ver Apêndice C – Origem das Forças Mecanizadas.

a sua ação fosse unificada e simultânea no ataque, devendo-se evitar a dispersão (FM 17, 1942).

As ordens dadas a uma Div Blindada, ou aos seus Esc, devem ser claras e o mais simples possíveis e o tempo para emitir uma ordem deve ser o mais breve possível, também devem dar liberdade aos cmdts dos baixos Esc a possibilidade de atacar o inimigo se surgir uma boa oportunidade para o fazer, aproveitando sempre uma direção favorável e de imediato explorar o sucesso momentâneo adquirido. Deve ser definida também a área exata onde as unidades vão atacar para se coordenarem com outras forças o ataque (FM 17-10, 1942).

A Div Blindada estava organizada fundamentalmente em cinco tipos de forças: comando, reconhecimento, força de ataque, força de apoio e apoio de serviços. As várias componentes das armas e serviços eram organizadas, equipadas e treinadas para operarem dentro da Div de uma forma fragmentada de acordo com o seu papel tático. A sua organização primária estava estabelecida para missões que exigiam grande mobilidade e poder de fogo. Era capaz de atuar em todas as formas de combate, mas destaca-se principalmente nas operações ofensivas contra a retaguarda do inimigo (FM 100-5, 1941).

3.3 A Organização das Forças Mecanizadas Britânicas

A Divisão Blindada de Guardas⁴⁸ era uma formação do Exército Britânico na II GM. Esta foi formada em 17 de Junho de 1941, constituída pela 5ª Brig Blindada de Guardas e pela 32ª Brig de Inf de Guardas, tinham unidades de *Coldstream Guards*⁴⁹, da Guarda Britânica, da Guarda Escocesa, da Guarda Irlandesa, da Guarda Galesa e de Granadier Guards. A divisão esteve em formação no Reino Unido até 26 de junho de 1944, quando desembarcaram na Normandia fazendo parte do VIII Corpo de Exército. A sua primeira grande Op foi a Operação “*GoodWood*”. Após a qual foi transferida para o XXX Corpo de Exército para a libertação de Bruxelas. Foi a Div que liderou o ataque terrestre na Op *Market-Garden* sob o comando do Gen Adair, com o objetivo de assegurar as pontes conquistadas pelas FAerotrâns e, consequentemente, render estas forças (Sanders, 1979).

No final de 1942, ocorreram algumas mudanças dentro da Div devido à reorganização das divisões. Das duas Brig Blindadas, uma foi substituída por uma Brig de

⁴⁸ Ver Anexo B - Organização da Divisão Blindada de Guardas.

⁴⁹ *Coldstream Guards*, era uma infantaria de elite britânica (Sanders, 1979).

Inf⁵⁰, o grupo de apoio foi restabelecido como artilharia divisionária, ao mesmo tempo que um Reg de viaturas blindadas passou para o Corpo de Exército, foi substituído por um Reg de Reconhecimento de CC. Esta Div, ao contrário das outras Div Blindadas, tinha um sistema de agrupar todas as unidades de serviços, que não eram necessárias na zona de combate, num único grupo de apoio de serviços⁵¹ (Sanders, 1979).

3.4 Tipos de mecanizados

No que concerne aos CC, existem três tipos considerados: os *small light tanks*, carros de combate ligeiros equipados só com metralhadoras, cuja tarefa principal era o reconhecimento; de tamanho médio, rápidos e ligeiramente blindados temos os *cruiser tanks* em que a sua tarefa principal era explorar a rutura de linha inimigas e espalhar o caos e a dispersão à sua retaguarda; e temos ainda os fortemente blindados, e relativamente lentos *infantry tanks*, carros de combate de apoio à Inf, com o intuito de apoiar assaltos deliberados, em que era a Inf a base e orientadora da missão (Forty, 1998).

3.5 Armamento e equipamento

A Div Blindada estava dotada de grande poder de fogo e blindagem, conjugados com uma elevada mobilidade. Estas características permitiam ter um grande raio de ação, poder de choque, logisticamente auto-suficiente, mas com um enorme constrangimento perante obstáculos, terreno desfavorável, visibilidade reduzida causada pela escuridão da noite e condições atmosféricas adversas (Forty, 1998).

Dentro da Div as unidades de blindados e de Inf são comuns às outras Div, mas por uma questão de deferência às suas origens, os Reg de blindados continuam a ser chamados de batalhões⁵². Após a retirada do Cruiser Tank Covenant Mk III⁵³, a partir de 1944, o CC principal dos Reg blindados passa a ser o Sherman 75mm⁵⁴, que a Divisão Blindada de Guardas manteve até ao fim da guerra, ao contrário das outras divisões. A proporção de

⁵⁰ Esta Brig de Inf era motorizada. Era transportada em viaturas sem blindagem (Sanders, 1979).

⁵¹ Criava assim deste modo uma unidade maior, comandada e controlada como se fosse uma terceira Brig dentro da Div, em vez de se ter várias unidades de apoio de serviços dispersas (Sanders, 1979).

⁵² Ver Anexo B.1 - Regimento Blindado de 1944.

⁵³ Ver Figura nº 8 no Anexo C - Meios Blindados da Divisão Blindada de Guardas.

⁵⁴ Ver Figura nº 12 no Anexo C - Meios Blindados da Divisão Blindada de Guardas.

Sherman Firefly 17pdr⁵⁵ foi aumentando à medida que estes ficavam disponíveis. O CC Stuart era tão ligeiramente armado e blindado para ser usado como CC que passou a ser usado como veículo de reconhecimento. A partir do desembarque da Normandia deixaram de usar CC com capacidade anti-aérea. Cada Esquadrão tinha um veículo blindado de recuperação, que era um CC Sherman sem a torre. Os veículos administrativos estavam separados por grupos, que incluía os veículos de semi-lagartas e os camiões para o transporte rápido e pronto a usar, de combustível e munições em cerca de 20 a 30 viaturas que estavam sob o comando do Reg. O grosso do combustível e munições eram transportados em cerca de 50 viaturas sob o comando da Brig (Sanders, 1979).

O Reg Blindado de Reconhecimento inicialmente era para ser constituído por um esquadrão de CC ligeiros e dois esquadrões de Centaur Cruisers⁵⁶, mas este Reg foi para a guerra com a mesma organização que os outros Reg Blindados, exceto que tinha o Cromwell 75mm⁵⁷ e o Challenger 17pdr⁵⁸ para substituírem os Shermans, e em cada Esquadrão de comando tinha de reforço um par de Cromwell 95mm. Mais tarde, em cada pelotão de Stuart também foram substituídos por Cromwell (Forty, 1998).

Com exceção dos Granadiers⁵⁹, os Bat⁶⁰ de Inf eram transportados em camiões, o que se tornava necessário serem apoiados por um pequeno pelotão RASC⁶¹ permanentemente anexado ao Bat. Os Granadiers eram uma Inf motorizada⁶², que tinha os seus próprios meios de transporte, na forma de viaturas blindadas de semi-lagartas. Inicialmente operavam em Comp alocadas a cada Reg Blindado, mas após a Normandia, a sua dotação de armas anti-carro foi reduzida, pelo que formaram pelotões com o remanescente, atuando da mesma forma que os outros Bat de Inf. As únicas unidades de Inf que não pertenciam às unidades de Guardas, era a Comp de Metralhadoras Independente⁶³, equipadas com morteiros 4.2in (107mm) e metralhadoras Vickers. Na Artilharia Divisionária⁶⁴ temos três Reg. Um possuía viaturas auto-propulsadas Sexton

⁵⁵ Ver Figura nº 11 no Anexo C - Meios Blindados da Divisão Blindada de Guardas.

⁵⁶ Ver Figura nº 13 no Anexo C - Meios Blindados da Divisão Blindada de Guardas.

⁵⁷ Ver Figura nº 9 no Anexo C - Meios Blindados da Divisão Blindada de Guardas.

⁵⁸ Ver Figura nº 10 no Anexo C - Meios Blindados da Divisão Blindada de Guardas.

⁵⁹ Granadiers, são uma unidade de Inf Britânica. São o mais antigo Reg de Inf, e o mais antigo Reg da Div Blindada de Guardas (Sanders, 1979).

⁶⁰ Ver Anexo B.2 – Batalhão de Infantaria de 1944.

⁶¹ RASC – Royal Army Service Corps. São unidades responsáveis pelo apoio logístico (Sanders, 1979).

⁶² Ver Anexo B.3 – Batalhão Motorizado de 1944.

⁶³ Pertencia ao 4th Bn. Royal Northumberland Fusiliers (Sanders, 1979). Ver Figura nº 15 no Anexo B.3 – Batalhão Motorizado de 1944.

⁶⁴ Ver Anexo B.4 Artilharia Divisionária.

25pdr, e viaturas de comando Ram OP. Um outro Reg com obuses de 25pdr⁶⁵ rebocados. Existia ainda um Reg Artilharia anti-aérea⁶⁶ o qual, pouco após o desembarque da Normandia reorganizou a sua Bateria de 20mm formando equipas de contra-bateria. Este Reg era empregue para proteger o QG da Div e pontes dentro da área da Div (Sanders, 1979).

3.6 Doutrina das forças mecanizadas Britânicas

3.6.1 Princípios

A Div Blindada podia ser empregue em coordenação com Inf, meios motorizados, cavalaria e ainda com outras Div Blindadas, ou atuar de forma independente. Qualquer que fosse o seu modo de emprego devia efetuar treinos com as outras forças. Especialmente treinar nas operações ofensivas, pois a sua complexidade requeria uma elevada organização e coordenação para as diversas e complexas formas de combate. Cada situação exigia procedimentos⁶⁷ especiais e grupos especializados e também armamento adequado para cada missão (FM 17, 1942).

Podiam ser utilizados três métodos no ataque: (1) os CC no assalto principal, onde são seguidos por outras forças cuja missão é consolidarem a posição ganha, ou assegurar uma abertura de brecha em posições inimigas para permitir a passagem da força blindada ou de outros elementos montados; (2) tropa apeada fazer o assalto principal, seguidos de forças blindadas para explorar o sucesso obtido; (3) CC e tropa apeada a fazerem o assalto inicial conjuntamente para reduzir a ameaça inimiga (FM 17, 1942).

3.6.2 Missões

As unidades blindadas têm como missão estreitar o contacto com o inimigo e destruí-lo, para isso fazem uso das suas potencialidades como a sua proteção, poder de

⁶⁵O calibre do Obus de 25pdr equivale a 88mm (Sanders, 1979).

⁶⁶Ver Anexo B.4 Artilharia Divisionária.

⁶⁷Era necessário treinar diversos tipos de situações, como fazer uma ponte improvisada para atravessar cursos de água; uso de botes para transportar forças e atravessar rios e estabelecer na outra margem uma cabeça-de-ponte segura de forma a permitir o avanço dos blindados; o arranjo de lagartas; coordenação com a artilharia e apoio aéreo, entre outros (FM 17, 1942).

fogo, poder de choque e grande mobilidade. Estas unidades raramente combatem como unidades puras, estão em estreita coordenação com outras armas de forma a otimizar as possibilidades de ambas as armas e reduzir as suas vulnerabilidades. A sua sobrevivência no campo de batalha depende em muito da sua velocidade e blindagem, assim o seu emprego em áreas que restrinjam o movimento é desaconselhado (RC-130-1, 1987).

Estas forças combinam o fogo e movimento para se empenharem contra o inimigo, a sua manobra é caracterizada por ter uma elevada mobilidade, poder de fogo, proteção e poder de choque, é um excelente sistema de armas para penetrar defesas inimigas, para explorarem o sucesso das Op ofensivas, na execução de ataques profundos na retaguarda inimiga e na perseguição de forças inimigas derrotadas. Devido às suas características constituem-se também como reserva, sendo um elemento muito valioso para os comandantes, pois oferecem a capacidade de bloquear o avanço do inimigo e de realizar contra-ataques (FM 17, 1942).

3.6.3 Constrangimentos de emprego

A utilidade de forças blindadas podia ser restrita em terreno desfavorável, especialmente se não estiverem apoiadas por forças apeadas, o que fazia da sua mobilidade estratégica um constrangimento, limitada pelo seu peso e a sua enorme exigência logística. Estas forças tinham a limitação de necessitarem de grande consumo de combustíveis, munições e sobressalentes (Forty, 1998).

Um grande fator que condicionava as forças blindadas era o terreno, devido aos obstáculos naturais que restringiam o seu movimento como áreas arborizadas, rios, pântanos, grandes massas de água, ou obstáculos feitos pelo homem, como campos de minas, valas anti-carro, áreas edificadas. Também a visibilidade condicionava o seu emprego, pois à noite não conseguia operar⁶⁸, assim como a existência de nevoeiro. Apesar de possuir uma boa proteção era bastante vulnerável a ataques aéreos, e ainda mais se estivesse em campo aberto, não conseguia usar a sua arma principal contra as aeronaves e, apesar de possuir uma metralhadora para esse efeito, não era muito eficaz (Forty, 1998).

⁶⁸ Se durante a noite usar meios de iluminação artificial, vai permitir a sua deteção por parte do inimigo (Forty, 1998).

3.6.4 Características

As forças constituintes das Div Blindadas tinham como principais características: a Mobilidade, onde as unidades de combate podiam ir montadas nos veículos blindados; Poder de Fogo, conseguido através da multiplicidade e variedade de armas que equipavam as diferentes viaturas, bem como das diferentes forças; Proteção, todos os veículos tinham blindagem de espessura variada, capaz de suportar pelo menos o fogo de armas ligeiras; Poder de Choque, conseguido pela combinação de outras características como o peso e o poder esmagador dos grandes veículos. Eram forças com um cariz iminentemente ofensivo onde raramente combatiam como unidades puras, sendo normalmente organizadas em agrupamentos de armas combinadas (FM 17-10, 1942).

Os meios blindados constituíam-se como os melhores meios para fazer frente a outras forças blindadas e eram particularmente eficazes na conquista de terreno ocupado por forças bem estabelecidas. Também tinham a capacidade de destruir forças blindadas inesperadas que surgiam de flanco, assim como observar, negar o acesso, ocupar e defender pontos fortes, e ainda capacidade para participar em Op Conjuntas/Combinadas (FM 17-10, 1942).

Capítulo 4

Operação *Market-Garden*

4.1 Introdução

Neste capítulo vamos abordar a Operação “*Market-Garden*”, a maior Op Aeroterrestre da II GM e a maior realizada até aos dias de hoje. Vão ser abordadas as causas que levaram a preparar esta Op, os seus principais intervenientes, a análise das duas fases da batalha, ou seja, a componente terrestre e a componente aérea. Depois vamos analisar a evolução de toda a batalha até ao final, que culminou na Operação “Berlim”. Em toda esta Op apenas vão ser analisadas as forças militares de Inglaterra, são as principais partes que interessam para o presente trabalho, não descurando e não menosprezando as restantes forças aliadas. O foco da análise irá ser feito ao I Corpo Aerotransportado Britânico, a componente aérea, e ao XXX Corpo de Exército onde se insere a Divisão Blindada de Guardas, a componente terrestre.

4.2 *A bridge too far*⁶⁹ – Arnhem

A batalha de Arnhem, mais conhecida pelo seu nome de código aliado como Operação “*Market-Garden*”, foi a maior batalha de forças aerotransportadas da história e a única tentativa dos Aliados durante a II GM de utilizar este tipo de forças na Europa numa missão estratégica⁷⁰. Foi uma batalha de grupos de exércitos que somavam centenas de

⁶⁹ Quando Montgomery nomeou o General Browning, como Cmt das FAerotransp Britânicas, este disse que poderia reter a ponte de Arnhem durante quatro dias, mas poderia ser que se tratasse de «*A bridge too far*» - uma ponte demasiado distante (Badsey, 1993).

⁷⁰ Missões no âmbito estratégico caracterizam-se no simples alertar de forças para um possível emprego pode constituir uma demonstração de força com influência na estratégia em determinado contexto. As forças podem ser projetadas, com um curto período de pré-aviso, a longas distâncias para atacar alvos importantes no território do adversário. As missões neste quadro podem exigir a conquista e a defesa de uma cabeça-de-ponte aérea onde, no futuro, as operações terrestres e operações aéreas venham a ser lançadas, a interdição de linhas de comunicação do inimigo e a realização de golpes de mão de grande escala (PDE 3-05-00 2012).

milhares de homens⁷¹. A origem direta da batalha de Arnhem foi, na realidade a maior vitória de Montgomery, na batalha da Normandia: a destruição do Grupo de Exércitos B⁷², na bolsa de Falaise em Agosto de 1944⁷³ (Badsey, 1993).

O êxito na Normandia tinha dependido da cooperação entre os diferentes membros aliados e os seus serviços. Agora com a inesperada destruição do Grupo de Exército B, muitos em ambos os lados acreditavam que a história se repetia, e que agosto de 1944 em França seria outro agosto como o de 1918, com a Alemanha virtualmente derrotada e destinada a render-se antes do fim do ano (Quarrie, 2005).

As forças aliadas tinham como principal objetivo perseguir os alemães numa tentativa de prevenir a sua reorganização das suas linhas defensivas. A 13 de Agosto, quando se completava o cerco ao Grupo de Exército B, Montgomery apresenta pela primeira vez a Eisenhower⁷⁴ a ideia de mudar a estratégia aliada por um avanço de “único esforço”, desenvolvido pelo seu 21º Grupo de Exércitos com o apoio do Primeiro Exército, através da França e dos Países Baixos e até à Alemanha. O argumento de Montgomery prendia-se com o facto, que a resistência alemã esperada seria insignificante, enquanto não houvessem meios suficientes de transporte para manter os três grupos de exércitos a avançar simultaneamente, a mais de 500Km da Normandia. Até as aeronaves destinadas a executar operações aerotransportadas estavam a ser utilizadas para abastecer os Grupos de Exército 21 e 12 (Middlebrook, 1994).

Montgomery pretendia obter a Op decisiva, para ser o primeiro a entrar na Alemanha e conquistar o complexo industrial alemão de *Ruhr*, para depois seguir em direção a Berlim, para a conquistar primeiro que os Russos. Verifica-se aqui uma questão política em primeira instância, pois havia pressões vindas de Inglaterra para serem as forças britânicas as primeiras a entrar na Alemanha e as primeiras a libertar Berlim. Verificava-se uma certa “competição” para com os Estados Unidos e para com a Rússia. Se a Inglaterra fosse o país a chegar primeiro a Berlim, no futuro, e no âmbito internacional, ia ser extremamente reconhecida, iria ter um papel e voz ativa nas relações internacionais, e assim obter no panorama europeu um papel de realce e destaque. Mas para isso Montgomery tinha de convencer Eisenhower a optar pelo seu plano e que todo o

⁷¹ Opunham-se o 21º Grupo de Exércitos do marechal Montgomery contra o Grupo de Exércitos B do marechal Model, mas o seu resultado passou a depender das ações de algumas forças e batalhões individuais que combatiam nalguns pontos cruciais (Badsey, 1993).

⁷² O Sétimo Exército e o Quinto Panzer (Badsey, 1993).

⁷³ Constituiu-se num desastre para o III Reich de Adolf Hitler, das 38 Divisões alemãs deslocadas para a Normandia, 25 foram completamente destruídas com pelo menos 240.000 homens mortos ou feridos e mais de 200.000 feitos prisioneiros (Middlebrook, 1994).

⁷⁴ Eisenhower – Comandante Supremo das Forças Expedicionárias Aliadas

esforço fosse dedicado a este (especialmente em termos de abastecimentos), e não optar por apoiar o avanço do Terceiro Exército de Patton (um eterno rival de Montgomery). O Cmdt do Terceiro Exército Americano, seguia a sul em direção ao complexo industrial alemão de Sarre. No entanto, Patton queria ter o papel decisivo das forças aliadas e pretendia que o seu exército constituísse o esforço aliado na conquista da Alemanha, relegando assim o avanço para norte de Montgomery para um plano secundário. Numa citação de Liddell Hart, ele aprova a “perseguição do norte”, porque “aquele que detém o norte da Alemanha detém a Alemanha”. Se o avanço para norte tivesse continuado, teria sido o suficiente para derrotar a frente alemã e terminar a guerra. Os Generais alemães também consideravam que a frente que as forças aliadas detinham era demasiado extensa, e assim tinham um deficitário centro de gravidade, pelo que este plano não tinha capacidades de funcionar a um nível estratégico. (Hart & Hart, 2002) e (Malkki, 2002).

Para evitar qualquer crise que poderia advir a nível político, Eisenhower adota uma estratégia de atacar toda uma ampla frente. Mas essa era a razão da enorme lentidão da “grande” Op que estava a ser feita na Europa Ocidental. Combater em todas as frentes e a dar as mesmas prioridades a todos os seus Grupos de Exércitos tornava-se a cada dia que passava, um enorme esforço realizado em termos logísticos. A porta de entrada de abastecimentos na Europa, cada vez a ficar mais distante da frente de combate, fazia com que houvesse não só atrasos nos reabastecimentos, como também a falta de abastecimentos. A título de exemplo, as enormes quantidades de recursos que todas as forças aliadas estavam a consumir, traduziam-se na necessidade de cerca de quatro milhões de litros de combustível por dia. Este problema a nível logístico fez parar os Grupos de Exército, pelo que foi dada a possibilidade e tempo aos alemães de se reorganizarem e prepararem as suas defesas. De facto, os alemães tinham reforçado a defesa em torno de *Ruhr*, precisamente onde Montgomery pretendia exercer o seu esforço. Durante esta pausa concedida pelos aliados, os alemães recuperaram a sua moral e a oportunidade para uma ação rápida e decisiva foi perdida (Badsey, 1993) e (Malkki, 2002).

A 10 de setembro, Eisenhower voou para Bruxelas para se encontrar com Montgomery. Este encontro provocou uma mudança de planos e, ao contrário da promessa de mais abastecimentos, Montgomery ia atrasar o seu avanço para norte na Holanda a fim de utilizar conjuntamente o grosso do Segundo Exército e o Primeiro Exército Aerotransportado Aliado. Com este plano, de nome “*Market-Garden*”⁷⁵, idealizado por

⁷⁵ Ver Anexo D – O plano “*Market-Garden*”, 17 de Setembro de 1944

Montgomery, materializava a pretensão deste em forçar Eisenhower a aceitar o “único esforço” em direção a norte (Badsey, 1993).

Depois de Eisenhower concordar com o plano ousado de Montgomery, o Primeiro Exército Aerotransportado Aliado apoiava o Segundo Exército britânico num rápido avanço desde o canal do Mosa-Escalda até Nunspeet no Zuider Zee, um percurso de 160Km que terminaria com uma viragem para leste na Alemanha. As FAerotransp tinham como objetivos capturar as pontes sobre os grandes rios e canais em três cidades, Eindhoven, a 20Km da linha de partida, Nimega, a 85Km, e Arnhem, a 100Km (Middlebrook, 1994).

Este plano consistia no movimento aéreo de três Div⁷⁶, o plano “*Market*”, simultaneamente com o movimento terrestre por parte do XXX Corpo de Exército, o plano “*Garden*”, a fim de estabelecer ligação com as FAerotransp, que tinham a missão de assegurar a integridade das pontes até à chegada das forças terrestres. A 12 de setembro o Gen Brereton⁷⁷ responsável pelo planeamento da fase “*Market*”, estabeleceu que os paraquedistas iriam ser transportados por aviões da USAAF⁷⁸, enquanto que, as forças que seguiam nos planadores, seriam rebocados por aviões da RAF, independente da nacionalidade das tropas. Apesar de uma previsão de perdas de aviões na ordem dos 40%, Brereton queria demonstrar que se podia fazer uma Op aerotransportada em plena luz do dia⁷⁹. O plano contava ainda com a escassez de aviões e, em resultado deste facto, as Div teriam de ser transportadas em três vagas⁸⁰, em três dias consecutivos⁸¹. A fim de evitar confusão sobre os objetivos, foi determinado que enquanto os voos a partir de Inglaterra estivessem no ar, a 2ª Força Aérea Tática deveria permanecer em terra para não ocupar o mesmo espaço aéreo. O plano previa que cada Div saltasse sobre campo aberto a cerca de 10Km do objetivo, reagrupar-se para de seguida o conquistar e, após a sua conquista, estabelecer um perímetro de segurança de 40Km até à chegada das forças terrestres (Barsey, 1993) e (Burne, 1994).

⁷⁶ Constituídas pela 82nd *Airborne Division*, a 101st *Airborne Division* (ambas Div americanas), a 1th *Airborne Division* inglesa, constituída por duas Brig Para, uma Brig de planadores sob Cmd do Gen Urquhart e a 1ª Brig Para Polaca sob o Cmd do Gen Stanislaw Sosabowski (Katcher, 1978).

⁷⁷ Comandante do Primeiro Exército Aerotransportado Aliado (Badsey, 1993).

⁷⁸ USAAF – *United States of America Air Force* (Força Aérea dos Estados Unidos)

⁷⁹ Para o dia da Op não havia lua, o que colocava de lado a hipótese de um assalto noturno (Burne, 1944).

⁸⁰ Urquhart replicou: “*an airborne division is designed to fight as a whole and should be dropped or landed as such*” – uma Div aerotransportada está feita para combater como uma unidade e deve ser lançada como um todo (Jarmain, 2010).

⁸¹ O quarto dia deveria servir para o reabastecimento aéreo e os dois dias seguintes para empregar a reserva, a 52ª Div *lowland* e duas Un de Eng britânicas e uma Un de Eng americana prontas a serem projetadas, assim que estivessem disponíveis aeronaves para o efeito (Badsey, 1993).

O plano terrestre de código “*Garden*”⁸², sob o comando do Gen Horrocks, consistia no avanço do XXX Corpo de Exército. A Divisão Blindada da Guarda liderava o avanço para norte, seguindo a estrada com o código de “*Club Route*”, apoiada nos flancos pelo XII Corpo de Exército à esquerda e do VIII Corpo de Exército à direita (Burne, 1994).

A Op começou no dia 16 de Setembro, quando 200 *Lancaster* e 23 *Mosquito* do Comando de Bombardeamento da RAF, lançaram 890 toneladas (ton) de bombas em quatro aeródromos no norte da Holanda e ao longo das rotas que as aeronaves iam tomar. Era o início do plano para transportar com segurança as FAerotransp até às ZA/ZL. A superioridade aérea aliada era tal que estes ataques não foram considerados invulgares pelos alemães (Cortes, 1945).

No dia 17 de setembro, dia D da Operação “*Market-Garden*”, as condições meteorológicas eram boas, o céu estava ligeiramente nublado e com boa visibilidade. Em Inglaterra, as FAerotransp começaram a embarcar para as aeronaves. O movimento aéreo foi organizado em dois fluxos⁸³, com a *101st Airborne Division* pela rota sul, enquanto a *82nd Airborne Division* e a *1st British Airborne Division* ficaram com a rota a norte (Badsey, 1993).

O primeiro dia de Op correu sem grandes incidentes, a *101st Airborne Division* alcançou sem grandes problemas os seus objetivos⁸⁴. Mais a norte a *82nd Airborne Division* não teve a mesma sorte. Os Reg Inf Para 505^o e 508^o colocaram-se de cada lado da aldeia de Groesbeek, enquanto o 504^o Reg Inf Para conquistou a ponte de Grave. No entanto, duas das três pontes sobre o canal de Maas-Waal foram detonadas pelos seus defensores alemães antes que os 504^o e 505^o Reg Inf Para tivessem lá chegado. Isto fechou o caminho direto de Grave para Nimega, ficando só a controlar a ponte mais próxima em Heumen (Middlebrook, 1994).

Neste dia, enquanto observava as aterragens perto do seu QG em Vught, o Gen Student redirigiu a 59^a Div Inf do XV Exército para Este para reforçar o LXXXVIII Corpo de Exército em *Best*. Ao anoitecer, Student recebeu vários documentos que continham os planos de “*Market-Garden*”⁸⁵, pelo que os alemães começaram a movimentar as suas forças, tendo Hitler definido que a derrota da Operação “*Market-Garden*” era

⁸² Ver Anexo F – Plano “*Garden*”, o plano terrestre.

⁸³ Ver Anexo E – Plano “*Market*”, o voo para o objetivo, 17 de Setembro de 1944.

⁸⁴ Foram conquistadas as pontes de caminho de ferro e de estrada em Heeswijk e Veghel, a ponte de St-Oedenrode foi tomada com fraca oposição. Mas em Son os alemães fizeram explodir a ponte sobre o canal Wilhelmina, na alternativa de conquistar uma ponte mais a sul, verificou-se uma resistência por parte do batalhão paraquedista Jungwirth, verificando-se uma imobilização. Não houve forma de avançar até os sapadores do XXX Corpo de Exército chegarem até Son (Badsey, 1993).

⁸⁵ De início não acreditou nos planos, pois pensou que fossem falsos (Burne, 1994).

absolutamente prioritária, colocando-a inclusive acima da defesa da Alemanha. Para isto os generais alemães estavam de acordo em que a chave da batalha residia na ponte de Nimega e não de Arnhem⁸⁶ (Badsey, 1993).

Em Arnhem a 1ª Brig Para Inglesa começou a deslocar-se por três rotas⁸⁷: o 3º Bat do Reg Para deslocou-se pela estrada principal de Oosterbeek (itinerário “Tigre”); o 1º Bat avançou para norte (itinerário “Leopardo”) e o 2º Bat pelo sul (itinerário “Leão”). A primeira parte do avanço dos paraquedistas tinha sido quase um “passeio triunfal” acompanhado e agradecidos pelos cidadãos holandeses. No entanto à chegada de Oosterbeek estavam, entre as árvores e edifícios, atiradores e fogos de morteiros. O 1º Bat teve a norte os mesmos problemas quando o *Obersturmbanfuher Harzer* conseguiu organizar a sua força de bloqueio, o *Kampfgruppe das SS Splinder* (com dois batalhões) cortaram o contacto entre a 1ª Brig Para britânica desde a ponte de Arnhem até à zona alta. Quando o 2º Bat de Frost se aproximava de uma ponte de caminho-de-ferro esta explodiu. Por outro lado, em Arnhem a ponte tinha sido abandonada pela sua pequena guarnição e Frost conseguiu apoderar-se do seu extremo norte. Bittrich assegurou rapidamente o extremo sul da ponte com veículos blindados do 10º Bat de Reconhecimento. Frost não tinha homens suficientes para controlar toda a ponte, mas foi reforçado durante a noite e ao amanhecer já contava com cerca de 600 homens (Badsey, 1993) e (Middlebrook, 1994).

Às 14h00, enquanto os caça-bombardeiros do 83º Grupo da RAF esperavam no ar, o XXX Corpo de Exército do Ten-Gen Horrocks começou a bombardear a ponte de Joe com onze Reg de artilharia. Depois de 35min de fogos, os Guardas Irlandeses encabeçavam o avanço da Divisão Blindada da Guarda Inglesa ao longo da “*Club Route*”, a estrada de Eindhoven, com a Inf da 231ª Brig a avançar paralelamente de cada lado da estrada para ampliar a cabeça-de-ponte. O Gen Adair, que comandava a Divisão Blindada da Guarda, cingiu-se às ordens e parou em Valkenswaard às 19h30, depois de ter perdido nove carros de combate (Burne, 1994).

No dia 18 de setembro, D+1, as condições meteorológicas agravaram-se: à espessa neblina matinal seguiram-se chuvas fortes e a segunda vaga de forças aerotransportadas, prevista para as 06h00, teve de ser adiada. Quando o tempo começou a melhorar, a

⁸⁶ Se o avanço aliado pudesse ser detido no Waal, qualquer êxito mais a norte seria irrelevante. O plano passava por não destruir as pontes de Nimega e Arnhem porque depois iriam ser necessárias para o contra-ataque de Hitler (Badsey, 1993).

⁸⁷ Ver Anexo G – Arnhem: Operações da 1ª Divisão Aerotransportada, 17-21 setembro de 1944.

Luftwaffe começava o seu esforço máximo⁸⁸. A Op “*Market-Garden*”, assente no poder aéreo, foi a única batalha travada no Noroeste da Europa em que os Aliados estiveram em inferioridade aérea (Moreman, 2006).

Às 06h00, a Divisão Blindada da Guarda reiniciou o seu avanço com os blindados de reconhecimento. A meio caminho de Eindhoven, o Grupo de Granadeiros da Guarda colocou-se na frente, com o Grupo de Guardas galeses abrindo um segundo eixo de avanço na “*Heart Route*” para Helmond. À tarde, a Divisão Blindada da Guarda contornou Eindhoven pelo leste e alcançou a ponte destruída de Son, onde tinha sido começado a ser estendida uma ponte Bailey. O avanço britânico dependia agora da velocidade a que se construísse a ponte Bailey em Son (Badsey, 1993).

Em Arnhem, os dois lados atacaram antes do amanhecer. O *Kampfgruppe*⁸⁹ *Von Tettau* avançou sobre a 1ª Brig de Planadores Inglesa. Entretanto, o 3º Bat do Reg Inf Para reiniciou o seu avanço para a ponte de Arnhem, defrontando-se contra o *Kampfgruppe* das *SS Spindler* com a ajuda de Lathbury e Urquhart. Quando o 3º Bat estava a cerca de 2.000m da ponte, alemães e britânicos envolveram-se num disputado e confuso combate de rua. O grupo de Urquhart ficou isolado, Lathbury ficou ferido e teve de se refugiar numa casa próxima. Quando os alemães se aproximaram, Urquhart e dois capitães tiveram de procurar refúgio num sótão, enquanto as patrulhas inimigas exploravam as ruas. Com Lathbury e Urquhart desaparecidos, o Gen Hicks ficou no comando e tratou de enviar o 2º Bat da 1ª Brig de Planadores reforçar o avanço, do cada vez mais fragmentado, da 1ª Brig Para (Middlebrook, 1994).

Na ponte de Arnhem⁹⁰, Frost mantinha ainda uma posição vantajosa, com pelo menos o mesmo número de tropas que o *Kampfgruppe* das *SS Knaust*, que atacava a partir de norte⁹¹. Eram necessárias a artilharia e os blindados para fazer frente aos homens de Frost, dentro das casas, os canhões de 100mm começaram essa tarefa logo após o amanhecer. Cerca de 22 veículos do 9º Bat de Reconhecimento das *SS* vindos de Nimega tentaram atacar as posições de Frost a partir da ponte, vindos de sul, mas foram destruídos por minas britânicas, armas anti-carro e granadas. Como Frost apenas tinha víveres e munições para 48h, foi obrigado a economizar durante todo o dia (Badsey, 1993).

⁸⁸ Fizeram com que a 82nd *Airborne Division* tivesse 97 saídas de apoio aéreo próximo, enquanto que a 1ª Divisão Aerotransportada Inglesa não teve qualquer apoio da aviação aliada (Cortes, 1945).

⁸⁹ *Kampfgruppe* – termo alemão para grupo de combate. É uma formação de combate flexível. É formado geralmente pelos melhores elementos de uma unidade maior (Badsey, 1993).

⁹⁰ Ver Anexo H – Ponte de Arnhem, 17 a 23 de setembro de 1944.

⁹¹ Os alemães rapidamente descobriram que as FAerotransp eram um inimigo considerável e que os assaltos da infantaria obtinham poucas vitórias frente a eles (Badsey, 1993).

Durante os dois dias seguintes, os CC e canhões pedidos pelo Gen Model começaram a chegar a Arnhem vindos de toda a Alemanha. Tudo isto era desconhecido para Browning e para o seu Estado-Maior (EM). Havia problemas intermináveis com as comunicações por rádio. A Oeste de Arnhem, a segunda vaga britânica chegou por volta das 15h00 no meio de um intenso fogo antiaéreo, a 4ª Brig Para de Hacket, transportados em 124 aeronaves Dakota, saltou de 250m mesmo por cima do 3º Bat de Polícia das SS, e tendo sido aniquilada. O resto do Reg South Staffordshire e as tropas divisionárias também chegaram em 296 planadores, somando 2.119 homens. Mas a ZL ainda estava na posse dos alemães, que também copiavam os sinais de identificação britânicos. Muitos aviões foram abatidos e, das 87ton de abastecimentos lançadas só doze chegaram à 1ª Div Aerotransportada Britânica (Badsey, 1993).

Depois de dois dias, a batalha começava a desmentir Montgomery. Apesar da ruptura das defesas alemãs, o XXX Corpo de Exército tinha parado em Son, enquanto os dois Corpos de Exército dos flancos ainda não tinham atingido os seus objetivos. O I Corpo Aerotransportado perdera a vantagem da surpresa conseguida com o seu assalto a partir do ar e caíra na desordem. Havia pouca informação disponível para o 21º Grupo de Exércitos poder fazer uma correta avaliação e não restavam reservas britânicas que tivessem a capacidade de intervir no desenvolvimento da batalha (Middlebrook, 1994).

No dia D+2, o tempo continuou nublado de manhã e com chuva o dia todo, o que levou ao cancelamento das vagas que estavam previstas. O Gen Urquhart conseguiu sair do sótão onde estava escondido e foi para o QG da Div. Tentaram-se enviar avisos via rádio à 1ª Brig Para Polaca para que não aterrasse nas zonas previstas pois estavam ainda sob controlo dos alemães. Em Son, a ponte de Bailey estava terminada e a Guarda Blindada reiniciou o seu avanço ao amanhecer. Às 08h20 a Cavalaria da Guarda alcançou a ponte de Grave, esta tinha levado 42 horas e sofrido 130 baixas no deslocamento de 85Km desde a “ponte de Joe” até Nimega. Em Arnhem, a meio da tarde cumpriam-se 48h de combate ininterrupto e a 1ª Div Aerotransportada Britânica estava a ser desgastada por falta de abastecimentos, das muitas baixas e do esgotamento. Às 16h00 começam a chegar os planadores polacos que aterraram entre as forças britânicas e alemãs, na zona em que estava planeado. Sem terem recebido os avisos de Urquhart, foram quase dizimados. Nesta altura Frost tinha apenas 250 homens ilesos e a proteção dos feridos e prisioneiros estava agora a ser um problema, bem como a água, comida e munições (Badsey, 1993) e (Middlebrook, 1994).

A neblina e a chuva continuaram na quarta-feira, dia D+3, e foram canceladas as saídas do 325º Bat Inf de Planadores Polaco. Só foram possíveis lançamentos de abastecimentos, mas estes foram cair nas florestas e ruas de Oosterbeek no meio de um intenso fogo alemão, pelo que só 13% dos abastecimentos chegaram à Divisão. Como nenhum dos lados podia lançar um ataque suficientemente decisivo, a batalha começou a transformar-se, onde ambos os lados estavam em contenção e a agir com mais cautela, em grande parte devido ao esgotamento. Mas a diminuição da batalha não fez diminuir as baixas. No fim do dia, nenhum Reg Para contava com mais de 100 homens e o XXX Corpo de Exército ainda se encontrava em Nimega. Na ponte de Arnhem, Frost tinha encontrado água apenas para mais um dia e Urquhart avisou o I Corpo aerotransportado que era imprescindível que a Guarda Blindada tomasse a ponte. O bombardeamento alemão continuou, arrasando os edifícios ainda em poder dos britânicos. Ao meio-dia, o próprio Frost ficou ferido e o Cmdt Gough assumiu o comando das tropas que restavam. Quase sem munições, com os feridos amontoadas nas caves, os britânicos resistiam no seu reduzido perímetro (Badsey, 1993) e (Cortes, 1945).

Depois de quatro dias, começava a estar claro para os Altos-Comandos aliados que o plano original da “*Market-Garden*” tinha fracassado e que a guerra contra a Alemanha não terminaria ainda. Com a Op fracassada e ambos os lados bloqueados numa esgotada imobilização, toda a natureza da batalha de Arnhem estava quase a mudar. O nevoeiro e a chuva continuaram na quinta-feira, dia D+4. Na ponte de Arnhem, o último combate começou por volta das 09h00, quando Gough e os seus homens tentaram a ruptura pelo norte. Durante a tarde a 1ª Div Aerotransportada Britânica estabeleceu contacto por rádio com o XXX Corpo de Exército. A distância entre Nimega e Arnhem era de apenas 17Km e graças a esta ligação, Urquhart poderia pedir apoio de artilharia do XXX Corpo de Exército, reduzindo drasticamente a vantagem alemã a norte do Baixo Reno. Sem este apoio a bolsa de Oosterbeek não poderia ter sido mantida. Em Inglaterra os três Bat Inf da 1ª Brig Para Polaca descolaram às 14h00 e voaram na rota norte. Às 17h00 o Gen Sosabowski aterrou em Driel com 750 homens mas sem nenhum equipamento pesado que se tinha perdido nos planadores dois dias antes. Para os alemães a chegada dos Polacos pareceu-lhes uma tentativa para os flanquear e conquistar a ponte de Arnhem, pelo que organizaram rapidamente uma defesa. No entanto, a missão principal dos Polacos era retirar os ingleses de Arnhem (Badsey, 1993) e (Middlebrook, 1994).

No dia 23 de setembro foram levados reforços a todas a Div empenhadas e os combates continuavam. No dia 25 de Setembro, às 21h00, começou a Operação “Berlim”,

uma Op para retirar as forças inglesas bloqueadas em Arnhem, com um bombardeamento sustentado pela 43ª Div do XXX Corpo de Exército. Às 21h40, duas Comp dos Reais Engenheiros canadianos com 21 botes de assalto começaram a atravessar o rio, deixando para trás os feridos. À 01h30 a retirada tinha terminado. Os sobreviventes da 1ª Div Aerotransportada britânica marcharam de Driel para Nimega. Com o fim da Operação “Berlim” na quarta-feira 26 de Setembro, dia D+9, a Operação “*Market-Garden*” também tinha terminado. Desde o início da Op, que o Primeiro Exército Aerotransportado Aliado tinha enviado com êxito 4.852 aviões de transporte de tropas até aos seus destinos, dos quais 1.293 levavam paraquedistas, 2.227 rebocavam planadores e 1.282 abastecimentos. Foram utilizados cerca de 39.620 soldados (21.074 paraquedistas e 18.546 em planadores) com 4.595ton de abastecimentos. No entanto, só 7% dos abastecimentos dirigidos à 1ª Div Aerotransportada Britânica. Cerca de 10.300 homens da 1ª Div Aerotransportada britânica e da 1ª Brig Para Polaca chegaram por ar a Arnhem. Destes 2.587 conseguiram atravessar o Reno na Op “Berlim”, cerca de 1.600 foram deixados para trás feridos, 1.300 foram mortos e cerca de 6.450 foram feitos prisioneiros. Em toda a Op as perdas totais do I Corpo Aerotransportado foram de 6.858 homens. As baixas do Segundo Exército Britânico estimam-se em 5.354, incluindo 1.480 do XXX Corpo de Exército, o que eleva o total de baixas aliadas para 16.805 (Badsey, 1993), (Middlebrook, 1994), (Burne, 1944) e (Cortes, 1945).

4.3 Síntese conclusiva

O relatório elaborado em outubro de 1944, atribuiu o fracasso aliado principalmente à decisão de prolongar os lançamentos aerotransportados em mais um dia, isto foi contra o princípio da massa. Não houve a capacidade de levar o máximo de forças no mesmo dia. Uma análise da *Luftwaffe* acrescentou que as zonas de aterragem estendiam-se em demasia e formavam uma frente fraca e demasiado afastada da principal linha aliada, o que fere os princípios da massa e de comando e controlo, pois havia pequenos grupos que se iam juntando mas que estavam separados das suas unidades, o que quebrou o comando entre forças. Ao prolongar as vagas de lançamentos por vários dias fez com que o fator surpresa também não surtisse o efeito pretendido, a surpresa foi realmente alcançada no início quando os lançamentos foram diurnos o que permitiu que as tropas se reagrupassem rapidamente. O Gen Student que viu os lançamentos das forças aerotransportadas como um

enorme êxito, culpou como fracasso a enorme lentidão do XXX Corpo de Exército a chegar a Arnhem.

Os lugares escolhidos para a aterragem também foram um dos problemas, pois estes estavam demasiados afastados das pontes. Também o erro de cálculo da resistência alemã por parte do XXX Corpo de Exército, bem como da sua demora, deu ao inimigo a oportunidade de se defender e contra-atacar. As condições meteorológicas tiveram grande relevo nesta Op, condicionando em grande parte, o que levou ao cancelamento e adiamento de saídas para o reforço com tropas, assim como de abastecimentos. Outro fator que contribuiu para o insucesso da batalha foram as comunicações, por muitos períodos de tempo não havia ligação com o Esc superior, e até mesmo dentro dos mesmos Esc táticos o que levou a que houvesse várias unidades isoladas, não havendo a possibilidade de avisar oportunamente as alterações de planos e de posições, nem a possibilidade de pedir apoio de reforço de unidades e de apoio de fogos.

Esta Op mostrou também que as FAerotrânsport têm pouca mobilidade quando estão no terreno e dependem de um rápido reforço por outras forças terrestres. O seu poder de fogo também é limitado, pois não conseguem transportar com eles muito armamento pesado, o que faz as FAerotrânsport dependerem de apoio de fogos indiretos e de apoio de fogos aéreos.

Apesar de a Op ter sido considerado um enorme fracasso por não ter atingido o seu objetivo final, foi também vitoriosa em cerca de 90%, pois as Forças Aliadas chegaram a conquistar Nimega.

Capítulo 5

Cooperação de Forças Aerotransportadas e Forças Mecanizadas em *Market-Garden*

5.1 Introdução

Neste capítulo vamos abordar a Operação “*Market-Garden*” incidindo sobre todos os fatores que contribuíram para o desenrolar de toda a batalha. Vamos analisar toda a sucessão de causas que provocaram o desfecho “trágico” das forças aerotransportadas britânicas. Vai ser feita uma análise da cooperação entre as FAerotransp e as FMecaniz em particular o seu impacto e contributo para a operação. Para este trabalho o foco de estudo vai ser particularizado nas forças britânicas intervenientes, ou seja, a componente aérea pelo I Corpo Aerotransportado Britânico, e a componente terrestre pelo XXX Corpo de Exército, no qual seguia na vanguarda a Divisão Blindada de Guardas.

5.2 A ação conjunta de Forças Aerotransportadas e Forças Mecanizadas em Market-Gardem

Com pouco tempo disponível, Brereton fez algumas decisões fundamentais que tiveram o efeito contrário ao pretendido. Primeiro ele decidiu para esta operação, e ao contrário de todas as outras realizadas durante a II GM, iria ocorrer durante o dia⁹². Porque acreditava que as forças terrestres e aéreas alemãs poderiam ser mais facilmente atacadas durante o dia. Em segundo lugar decidiu apenas fazer uma vaga de lançamentos por dia (Spiller, 1992).

Desde o início que o planeamento fugiu a alguns princípios que são precisos ter em conta, apesar de as operações aerotransportadas poderem ser realizar de dia ou de noite, no entanto para favorecer a surpresa e a proteção da força é geralmente ao alvorecer que se lançam os assaltos por formações aerotransportadas, e o deslocamento aéreo faz-se assim a

⁹² Visto para o dia da operação não haver luar, e não tinha pilotos bem treinados para fazerem uma navegação noturna (Spiller, 1992).

coberto da noite, pois as operações diurnas têm como desvantagens: uma maior vulnerabilidade às defesas aéreas inimigas, aos fogos terrestres, e aos ataques aéreos, implicando a perda da surpresa⁹³, a vantagem dessa surpresa traduz-se na capacidade que essa força tem para obter a surpresa, especialmente porque a sua Área de Operações não pode ser facilmente prevista pelo inimigo. Mesmo após o lançamento da força, a sua missão pode não ser imediatamente deduzida. E ainda por esse facto é necessário os cmdts ponderarem sobre o momento em que se vai dar a Op. A seguinte tabela mostra as vantagens e desvantagens de Op Aerotransportadas noturnas.

Tabela n.º 3 - Vantagens e Desvantagens de Operações Aerotransportadas Noturnas.

Fonte: Adaptado de (PDE 3-05-00, 2012) e (*Training Circular No.113*, 1943).

VANTAGENS	DESVANTAGENS
<ul style="list-style-type: none"> – Maior probabilidade de garantir o fator surpresa; – Maior grau de proteção da força; – Reduz a exposição das aeronaves durante o movimento aéreo; – Reduzem a eficiência dos fogos defensivos. 	<ul style="list-style-type: none"> – Menor visibilidade tanto do ar como do solo; – Menor precisão no desembarque aéreo; – Reorganizações mais demoradas; – Menor eficiência no apoio de fogos.

Em segundo lugar, Brereton, decidiu apenas fazer uma ponte aérea no dia D, transportando apenas 16.500 soldados dos 35.000 que constituíam o Primeiro Exército Aerotransportado Aliado, para a retaguarda das linhas alemãs. Para facilitar o avanço do XXX Corpo de Exército, a prioridade dos deslocamento aéreos iria para a 101ª Divisão Aerotransportada, depois para a 82ª Divisão Aerotransportada e então só depois para a 1ª Divisão Aerotransportada. Mesmo depois de receber conselhos contraditórios⁹⁴ dos seus

⁹³ Um dos princípios das Op Aerotransportadas é: “As operações aerotransportadas devem ser planeadas e realizadas explorando o fator surpresa” (PDE 3-05-00, 2012 p. 20).

⁹⁴ Uma proposta feita pelo 38 Grupo da RAF, para contornar o problema da falta de aeronaves seria fazer duas vagas no primeiro dia. Foi sugerido que a primeira vaga chegaria às ZA/ZL ao amanhecer, e fazendo uma segunda vaga mais tarde no mesmo dia. No entanto foi decidido o contrário, pois foi considerado a fadiga dos pilotos, o tempo para a manutenção e reparação das aeronaves. E assim só seria possível realizar uma vaga por dia. Para além do mais que não haveria luar nesse dia, e tanto a doutrina como a experiência dos pilotos eram um fator contra a realizar toda a missão durante uma noite escura (Jarman, 2010).

comandantes das componentes aéreas. Brereton concordou com o Gen Williams⁹⁵ que a taxa de perdas de aeronaves seria na ordem dos 30%, também a escassez de pessoal e de meios⁹⁶ só possibilitavam que fosse realizada uma vaga de cada vez e foi decidido que só se ia fazer uma vaga⁹⁷ por dia, isto para que a tripulação das aeronaves estivessem sempre em boas condições de realizar as suas tarefas (Spiller, 1992).

Estas decisões tiveram grandes implicações no desenrolar de toda a Op. O princípio da guerra, o princípio da Massa, não foi mantido, pois para alcançar o sucesso, deve empregar-se um potencial de combate superior ao do adversário no local e no momento em que se pretende obter a decisão, o que não aconteceu visto as forças terem sido projetadas para o terreno em diferentes vagas e em diferentes dias. Essa superioridade consegue-se combinando os vários meios disponíveis de forma a concentrar os efeitos do potencial de combate para esmagar o adversário e garantir o controlo da situação. A aplicação correta do princípio da Massa, em conjugação com outros princípios, pode permitir que forças numericamente inferiores obtenham uma superioridade decisiva, local e momentânea para o desenrolar das operações (PDE 3-00, 2012) e (Malkki, 2002).

O Gen Urquhart considerava a sua parte na Op “Market-Garden” como a missão mais importante e a mais difícil a realizar: capturar e manter as pontes em Arnhem por 48h. O QG Aliado esperava que a resistência alemã estivesse desorganizada e que não fosse maior que uma Brig e com poucos veículos blindados. O conceito inicial de Urquhart era levar quatro BrigPara, uma Brig de planadores e a BrigPara Polaca para serem lançadas em ambos os lados das pontes simultaneamente para atingir o máximo efeito surpresa. Tal não foi possível de realizar, visto que as Informações aliadas indicavam que existiam antiaéreas alemãs nessas zonas, bem como o terreno não era indicado para serem ZA/ZL. Depois de uma longa discussão com os comandantes da RAF⁹⁸, Urquhart foi forçado a mudar as suas ZA/ZL para norte do rio Reno e a 12Km a oeste de Arnhem. Este foi outro fator que teve consequências para o desastre de Arnhem, a distância a que as FAerotransp foram lançadas dos seus objetivos, estas devem ser lançadas no máximo a 8Km, pois estas

⁹⁵ Gen Williams – Comandante do IX Comando de Transporte de Tropas da USAAF (Badsey, 1993).

⁹⁶ Estavam disponíveis cerca de 2.000 aeronaves, entres caças, bombardeiros, transportes e mais de 500 planadores. E toda uma força Aerotransportada Aliada envolvida nesta operação, o maior número utilizado em uma única operação aérea (Malkki, 2002).

⁹⁷ Uma das limitações das FAerotransp reside no facto que estão dependentes do número de aeronaves disponíveis para transporte, apoio de fogos e apoio logístico. O tipo e número de aeronaves têm influência na determinação da finalidade e duração da operação (PDE 3-05-00, 2012).

⁹⁸ Esta escolha é da responsabilidade do Cmdt das FAerotransp, pois são quem têm o controlo da fase aérea. Escolhem as rotas dos movimentos aéreos a realizar bem como as ZA/ZL. Só depois das forças estarem no terreno que o comando e controlo das FAerotransp passa para o Cmdt das Forças Terrestres (Training Circular No.113 1943).

forças no terreno têm uma mobilidade tática limitada, dependendo também do número de viaturas que têm disponíveis, o que teve impacto na velocidade de movimento dos britânicos para os seus objetivos. O primeiro dia, dia D, devido à falta de meios, não foi possível levar mais planadores para transportar viaturas, existia um número limitado de jeeps, os quais eram essencialmente para os comandantes (Spiller, 1992) e (Ryan, 1974).

Ao contrário do que aconteceu com as duas Div americanas, que colocaram o máximo de forças no terreno, só na primeira vaga nove Bat. Pois na primeira vaga Urquhart acreditava que era mais importante ter artilharia e tropas divisionárias no solo desde o início da Op. Assim no dia D, a primeira vaga era por constituída por 145 aviões C-47 e 358 planadores, onde estavam a 1ª BrigPara e a maior parte da 1ª Brig de planadores. Isto contabilizava menos de seis Bat, com as tropas divisionárias e duas baterias de artilharia de 75mm (Spiller, 1992).

Dada a limitada capacidade de meios para levar toda a FAerotransp no primeiro dia de Op, Urquhart teve de alterar o plano e adequar tanto para a captura e posse das pontes tanto para o rearranjo das suas quatro Brig. No dia D, a 1ª Brig de planadores iria aterrar e garantir a segurança das ZA/ZL para os lançamentos e aterragens de D+1. A 1ª BrigPara iria saltar e de seguida avançar com três Bat para capturar as pontes em Arnhem. Este foi outro dos erros cometidos, como não houve meios de projetar todo o I Corpo Aerotransportado Britânico para Arnhem foi necessário manter tropas perto das ZA/ZL para garantir a segurança dos lançamentos para o dia seguinte, e essas forças foram deveras precisas para a captura das pontes em Arnhem. Mais uma vez o princípio da Massa não foi aplicado, o comandante teve de fazer escolhas e optar por separar as forças. Seguiu o Princípio da Economia de Forças, “Isto requer do comandante um emprego judicioso dos meios à sua disposição e a aceitação prudente de riscos numa determinada área para se obter um efeito esmagador na operação decisiva” (PDE 3-05-00, 2012, A-2). Optou por garantir segurança às forças que iriam chegar no dia seguinte, mas a sua missão, o seu objetivo foi descurado que era a conquista das pontes. No dia D+1, a 4ª BrigPara e o restante das tropas divisionárias iriam chegar. Então a 4ª BrigPara e a 1ª Brig de planadores iriam avançar em direção a Arnhem. No dia D+2, a 1ª BrigPara Polaca iria saltar a sul do rio Reno completando assim as quatro Brig consideradas necessárias para conquistar e manter a posse de Arnhem. No que concerne ao uso de FAerotransp, e neste caso em particular, o objetivo não foi bem definido tendo em conta a necessidade de força necessária para cumprir a missão que lhe tinha sido atribuída. Devido à falta de meios não foi possível projetar toda a força para a área do objetivo, comprometendo assim a missão, o

que levou as primeiras forças que estavam no terreno a empenharem-se para além das suas capacidades. O planeamento foi feito de acordo com o pressuposto de inicialmente levar mais forças, o que não se verificou por condicionalismos à última da hora, o que devia também em parte alterar os objetivos atribuídos às forças que foram projetadas. O objetivo deve ser alcançado com os meios colocados à disposição do comandante. A escolha dos objetivos deve ser feita em função da missão, dos meios disponíveis, do adversário, das características da área de operações e do tempo disponível. Às FAerotransp são atribuídas missões específicas e com objetivos limitados, inicialmente podem ser apoiados pela aviação uma vez que estão limitados ao seu equipamento individual e aos reabastecimentos aéreos, não têm a capacidade de manter um objetivo por longos períodos de tempo, esse tempo vai depender da reação das forças hostis no terreno. No entanto em D+2, o XXX Corpo de Exército estava previsto chegar. A chegada fragmentada de unidades de reforço ao longo de vários dias e distantes das suas ZA/ZL alterou o plano de Urquhart (Ryan, 1974) e (Malkki, 2002).

Dia 17 de Setembro era o dia D. A partir de 22 aeroportos em toda a Inglaterra, saíram 1.534 aeronaves com 491 planadores com cerca de 16.500 homens. Um intensivo bombardeamento no dia anterior, assim como antes do início do deslocamento aéreo permitiu que o lançamento de tropas fosse um sucesso. É de considerar ainda que as perdas de aeronaves foram cerca de 3%, bem abaixo do previsto. A decisão de Brereton de fazer o assalto aerotransportado durante o dia, fez desta Op a mais bem sucedida de toda a guerra. Este sucesso tanto de lançamentos, bem como as poucas baixas de aeronaves deveu-se à intensa preparação do dia anterior de fogos de caças e bombardeiros sobre as posições inimigas. Também se verificou que durante toda a fase do deslocamento aéreo as aeronaves e planadores iam escoltados por caças e bombardeiros, o que no dia D se verificou. Porque apesar de ser possível realizar lançamentos de âmbito limitado sem superioridade aérea, as unidades aerotransportadas são altamente vulneráveis durante o deslocamento para as zonas de lançamento. Por essa razão, as defesas aéreas inimigas devem ser suprimidas ou neutralizadas durante o período dos lançamentos das unidades (Spiller, 1992) e (Ryan, 1974).

As Informações⁹⁹ foram uma das principais causas para o desastre de *Market-Garden*. Desde logo uma informação desconhecida para Urquhart e deveras importante,

⁹⁹ Segundo o PDE 03-05-00 (2012, p.24) as Informações devem assegurar que o “...seu sistema de interseção e de alerta assim como a capacidade de reação das forças localizadas próximo da área do objetivo devem ser cuidadosamente considerados no planeamento da operação. As informações disponíveis devem ser

relacionava-se com a quantidade de forças alemãs que estavam estacionadas em Arnhem. As forças que ali se encontravam, eram bem mais numerosas e mais bem equipadas do que o esperado. A apressada preparação do planeamento da Op, juntamente com o caos da retirada das forças alemãs, tornou difícil para os aliados determinar qual o potencial alemão que se encontrava em Arnhem. Várias fotografias aéreas, relatórios da resistência holandesa e do sistema de informações aliado mostravam o contrário, pois apontavam para um grande aumento das forças alemãs na zona, e ninguém envolvido no planeamento estava a par das interceções do ULTRA¹⁰⁰, que teria provado a significativa presença de forças alemãs próximas de Arnhem, caso tivessem sido divulgadas. Mas estas informações foram desconsideradas por parte dos cmdts aliados. Em Arnhem, existiam forças de diferentes unidades, mas principalmente estava aqui o II Corpo Panzer das SS a restabelecer-se. A reação alemã aos aliados foi rápida. No dia D, por volta das 17h00 os veículos blindados do reconhecimento Panzer dirigiram-se para as ZA/ZL. Elementos da 9ª Brig, da Div Panzer SS, focaram-se em Arnhem, enquanto que a 10ª Brig, da Div Panzer SS deslocou-se para Nimega. Estas forças no total completavam cerca de 10.000 homens e cerca de duas dezenas de CC. Esta era uma força extremamente considerável para as FAerotransp (Spiller, 1992) e (Malkki, 2002).

Para Montgomery, a sua maior preocupação era mais para com o terreno do que com os alemães. Vários relatórios das Informações afirmavam que as forças alemãs em Arnhem eram fracas, desmoralizadas e provavelmente iriam entrar em colapso se enfrentassem um ataque aerotransportado em larga escala. Para além disso, Montgomery esperava ser capaz de chegar a Arnhem com as forças terrestres em dois dias¹⁰¹ (Ryan, 1974).

O Comando e Controlo revelaram-se um problema, os rádios não funcionavam, tanto dentro da Div como para o QG, que rapidamente descobriram a diferença entre um QG administrativo e o comando de um Corpo de Exército. Havia problemas intermináveis com as comunicações por rádio¹⁰², a sua especial secção de transmissões estava associada à 1ª Div Para Britânica, que contactava com Londres através de um equipamento de rádio

permanentemente atualizadas através do uso sistemático e coordenado dos órgãos de obtenção de notícias disponíveis”.

¹⁰⁰ ULTRA – era o sistema de Informações que resultou na descodificação das comunicações de rádio alemãs (Spiller, 1992).

¹⁰¹ Pelo que o seu adjunto, Browning, lhe terá alertado: ““Sir, I think we might be going a bridge too far” – Sr, eu acho que pode ser uma ponte longe demais (Malkki, 2002, p.86).

¹⁰² Problemas dos quais Browning mais tarde acusaria a sua secção de transmissões, uma unidade pertencente ao “Phantom” – sobrenome do GHQ Liaison Regiment, uma unidade especial de reconhecimento e transmissões (Badsey, 1993).

especial, havendo também um grupo de repórteres da BBC com um equipamento VHS. Deste modo, a Divisão mantinha contacto direto com Frost na ponte de Arnhem e com o QG do I Corpo Aerotransportado em Moor Park, que por sua vez estava em contacto intermitente com Browning. Por seu lado a resistência holandesa, que utilizava um sistema privado de telefone enviou mensagens codificadas entre Arnhem e Nimega, avisando a 82ª DivPara de que a 1ª DivPara Britânica precisava rapidamente de reforços. O próprio sistema telefónico conseguiu chegar até à 101ª DivPara em Son, mas só a rede da artilharia funcionava com alguma fiabilidade. Para além disto, Urquhart continuava sem ligação e sem comandar as suas unidades em D+1. Decisões críticas não eram tomadas porque ninguém sabia onde estava Urquhart (Spiller, 1992).

A demora do XXX Corpo de Exército em chegar às FAerotransp tornou-se um enorme fator apesar para as forças que se encontravam em Arnhem a combater, pois para umas FAerotransp ligeiramente armadas, estas necessitavam de ser rendidas, substituídas ou efetuarem uma Op de junção com outras forças num curto espaço de tempo. Um dos principais argumentos tidos contra o uso de FAerotransp é a distância a que se encontram das forças terrestres, como se verificou em Arnhem, que supostamente iriam chegar em dois dias. A 1ª Divisão Aerotransportada estava a cerca de 100Km da linha de partida das forças terrestres. O XXX Corpo de Exército cada vez mais ficava atrasado no tempo planeado, devido à constante atividade dos alemães, bem como à falta de rapidez por parte dos britânicos. Todas estas conjugações de imprevistos estavam a fazer com que as FAerotransp tivessem de manter a posse dos seus objetivos por mais tempo, algo que se estava a tornar insustentável e para o qual não estavam preparados. Com isto advinham-se outros problemas, como a falta de munições, de comida, de descanso, de reforços e reabastecimentos (Jarman, 2010).

As circunstâncias de uma só vaga estavam contra Urquhart e, como Browning lhe explicou, tinha de dar prioridade de baixo para cima, ou seja, Eindhoven-Nimega-Arnhem. Se a ligação com alguma das FAerotransp americanas falhasse, os britânicos e polacos em Arnhem seriam abandonados e destruídos. Assim as prioridades às três Divisões Aerotransportadas eram diferentes. Para a 101ª Div Para Americana, que foi lançada a norte de Eindhoven, foi transportada quase na sua totalidade na primeira vaga, embora sem grande parte da sua artilharia uma vez que estava perto da artilharia pesada do XXX Corpo de Exército. A 82ª Div Para Americana foi transportada em duas vagas, isto aconteceu porque Browning retirou 38 planadores atribuídos à 1ª Div Para Britânica e foram cedidos à 82ª. Na altura o que fazia mais sentido, e estabelecido como prioridade era assegurar as

pontes mais próximas para garantir que o XXX Corpo de Exército não tivesse de abrandar a sua marcha ou que ficasse retido. Estes planadores cedidos teriam feito uma grande diferença para a 1ª Div Para Britânica. Teria capacidade de levar as restantes armas de artilharia de 75mm do 1º Reg de planadores (seriam necessários 33 planadores), as armas anti-carro da 2ª Bateria de planadores anti-carro (seriam necessários 27 planadores), ou então quase, um Bat de Inf de planadores completo (seriam necessários 41 planadores). É verdade que o plano tático terrestre deve ser o orientador de todos os restantes planos da Op aerotransportada utilizando-se para isso o processo de planeamento inverso, mas o planeamento inverso não foi feito da melhor forma e a previsão para o XXX Corpo de Exército percorrer os 100Km e estar em Arnhem em 48h não era exequível, mesmo nas condições perfeitas e sem incidentes. A duração de uma Op de FAerotransp é limitada no tempo. A sua rendição ou reforço por outras forças ou a exfiltração da força projetada é um requisito indispensável ao planeamento de uma Op aerotransportada (Jarmain, 2010) e (Badsey, 1993).

Uma limitação das FAerotransp que teve uma repercussão negativa na batalha foram os reabastecimentos aéreos, pois para uma força depois de ser lançada para o terreno, a sua sustentação depende do reabastecimento aéreo, que a ser interrompido, pode prejudicar seriamente a Op. As tropas britânicas estavam cada vez mais desgastadas por falta de sono e comida. Os ataques alemães continuavam incessantemente. Mais importante que as suas munições, era a necessidade de reabastecimentos aéreos, que estavam a ser tragicamente ineficazes, pois a maior parte dos lançamentos estavam a ser feitos para áreas controladas pelos alemães, um fator que contribuiu para este facto foi a falta de comunicações, que não foram possíveis de serem feitas e avisar para mudarem as zonas de lançamento de reabastecimentos. Isto manifestou-se num desequilíbrio cada vez maior em favor das forças alemãs (Jarmain, 2010) e (Malkki, 2002).

O XXX Corpo de Exército teve sérias dificuldades em estabelecer contacto com as ZA/ZL dos paraquedistas ao longo do seu itinerário. Mais de 20.000 veículos eram esperados que passassem ao longo da Holanda e chegassem a Arnhem em 48h. A coluna militar do XXX Corpo de Exército era composta por duas frentes, ocupando a estrada toda. No entanto, esta vantagem não foi possível de usar, pois a resistência alemã foi maior do que era esperado e causou atritos com esta força, colocando obstáculos na estrada, levando à imobilização de toda a coluna. Para além disso tentavam neutralizar os veículos para dificultar a marcha, fazendo algumas emboscadas. Para prevenir a coluna de ser atacada, principalmente com armas anti-carro, o avanço dos blindados fez-se com tropa apeada ao

longo da estrada para conferir segurança, o que resultou numa menor velocidade de marcha. Os reforços inesperados do Bat de blindados do II Corpo Blindado Alemão causaram um enorme obstáculo entre Nimega e Arnhem. O tempo previsto para a chegada não ia ser atingido. Só depois de quatro dias e oito horas estabeleceu-se uma modesta ligação com as forças britânicas cercadas em Arnhem (Malkki, 2002).

As condições atmosféricas foram outra das condicionantes que afetaram a componente aérea. A meteorologia afeta mais as operações aerotransportadas do que qualquer outra Op, porque cobrem normalmente uma grande área, necessitam de ter disponíveis previsões a médio prazo confirmadas por equipas no terreno, sendo esta uma responsabilidade das Informações. Desde o D+1 que sucessivamente não havia condições para as aeronaves descolarem e neste dia a segunda vaga de forças aerotransportadas teve de ser adiada. As condições meteorológicas estiveram sempre contra as intenções dos aliados, pelo que só no dia 23 de Setembro foi possível ter apoio aéreo próximo de fogos, ainda que limitados. Assim a Força Aérea Tática não tinha tido oportunidade de impedir os reforços alemães para Arnhem e, como resultado, as forças alemãs movimentaram-se à vontade, ficando com liberdade de manobra para reforçar tanto Arnhem como Nimega. De facto o apoio aéreo dos aliados era bastante superior aos dos alemães, mas quando as condições meteorológicas melhoraram já era bastante tarde para apoiar a 1ª Div Para Britânica (Spiller, 1992).

5.3 Síntese conclusiva

Com a Operação “*Market-Garden*”, Montgomery aspirava conseguir obter um resultado estratégico, com o emprego do ataque a nível operacional. Isto seria conseguido taticamente, em virtude do emprego das operações aerotransportadas, em conjunto com o ataque terrestre, com a aproximação direta ao adversário pelo XXX Corpo de Exército. A Op não se focalizava exclusivamente na componente aerotransportada. Montgomery tentou derrotar toda a frente norte da Alemanha, com a intenção de criar um efeito em cadeia para que o resto da resistência alemã entrasse em colapso. A intenção de Montgomery era combinar o efeito Surpresa com uma Manobra em profundidade, na retaguarda das linhas inimigas (nível operacional).

As principais causas da derrota incidem principalmente sobre quatro pontos: as Informações, o Princípio da Massa, a proximidade ao objetivo e um rápido

reforço/rendição por outras forças. *Market-Garden* foi uma Op onde não houve nenhum programa de treino específico para uma Op em tão grande escala, quase sem exercícios e com um baixo nível de treino tático.

Em relação às Informações, estas não tiveram a sua integração e a devida ligação entre os vários cmdts. Desde logo começaram por falhar nas previsões meteorológicas, estava previsto bom tempo para os primeiros dias da Op, mas estas alteraram-se logo no segundo dia e prolongaram-se nos dias seguintes, impedindo assim de realizar as vagas previstas para reforçar as primeiras forças no terreno. As informações recolhidas por vários sistemas indicavam que havia uma forte presença alemã estacionada em Arnhem, facto que foi ignorado pelos Cmdts. Em Arnhem foi difícil estabelecer comunicações para o QG que se encontrava em Nimega, bem como entre os Bat que combatiam em Arnhem. Este facto inviabilizou a coordenação entre as forças, causando inúmeras baixas e contribuindo para o fracasso da Op, desde o apoio de fogos aéreo, os reabastecimentos, o apoio de fogos indiretos, a coordenação das ZA/ZL das sucessivas vagas, não havia um esclarecimento da situação das forças e as suas necessidades.

Desde o início do planeamento da Op, que foi definido fazer o transporte das forças por via aérea para o terreno em três vagas, em dias consecutivos. A sua não realização tornou-se num dos fatores que iria alterar todo o sucesso da mesma. Não se empregou o Princípio da Massa, inicialmente por falta de meios. Para colmatar essa falta devia-se ter feito várias vagas durante o mesmo dia, mesmo que se perdesse algum do efeito surpresa alcançado com a primeira vaga, pois já existiam forças no terreno para assegurar a segurança das ZA/ZL. Isto, conjugado com a superioridade aérea dos aliados ser substancialmente superior à dos alemães, iria assegurar proteção às aeronaves para os lançamentos seguintes. Não ter as Div por inteiro no mesmo dia, no mesmo local, provou ser uma enorme lacuna. As forças que estavam no terreno no Dia D não estavam nas suas capacidades máximas nem tinham o máximo do seu poder de combate. O facto de não estarem totalmente constituídas impossibilitou cumprirem os objetivos que lhes estavam atribuídos. Era necessário estar toda a Divisão para assegurar as várias pontes, o que não se verificou em Arnhem. A região de Arnhem encontrava-se mais afastada de forças amigas, não tinha por isso apoio de fogos indiretos. Para tal, foi necessário na primeira vaga levar mais armamento pesado, sobretudo de artilharia, reduzindo substancialmente o número de aeronaves disponíveis para o transporte de forças. Associado a este contratempo, um número considerável de aeronaves que estavam previstas seguir para Arnhem, foram

cedidas às Div que iam para Eindhoven e Nimega, reduzindo ainda mais o número de forças a levar por parte da 1ª Divisão Aerotransportada Britânica.

A terceira grande causa apontada como grande falha na Op foi a proximidade das ZA/ZL ao objetivo, neste caso em concreto foi a distância a que ficaram do objetivo. Em condições normais/ideais devia ser cerca de 8Km. Mas estas foram alteradas e estavam a cerca de 12Km do objetivo, pode parecer um pequena diferença mas esta distância a mais fez diminuir o efeito surpresa inicial, bem como o efeito surpresa ao objectivo pretendido, uma vez que o inimigo não sabia quais são as intenções das forças paraquedistas e a sua missão até esta mostrar as suas intenções. Esta distância fez quebrar algum do ímpeto inicial, uma vez que estas forças têm uma mobilidade tática limitada, dependem de viaturas para se deslocarem mais rápido para os seus objetivos, o que não se verificou em Arnhem. Esta distância ainda permitiu ao inimigo reorganizar-se e preparar uma defesa, e neste caso permitiu aos alemães tomar alguma iniciativa e aproximar-se das ZA/ZL. Associado o facto que as ZA/ZL foram alteradas por medidas de segurança impostas pelos Cmdts da Força Aérea, visto que detêm todo o comando e controlo do movimento aéreo, interferiram com o plano terrestre e sobre as condições ideais das zonas de lançamento. Estava previsto lançar cada uma das Brig de ambos os lados da ponte. Esta era a situação ideal, para assegurar mais rapidamente o controlo da ponte, estabelecer uma cabeça-de-ponte e dar apoio mútuo entre cada Brig. No fim estariam reunidas as condições para se defenderem e aguardarem pelas forças terrestres.

Uma das limitações das FAerotransp, reside na duração de uma Op, ou seja, é limitada no tempo. É de extrema importância e vital para a sua integridade que a rendição ou reforço por outras forças ocorra o mais rápido possível. Considerado este o último grande ponto para o insucesso de “*Market-Garden*”. As FAerotransp são forças autossuficientes em operações de curta duração e necessitam de efetuar uma Op de junção com outras forças para serem exfiltradas, substituídas ou reforçadas. Este ponto fulcral não foi verificado no tempo necessário e estipulado no planeamento inicial que era de 48h. O XXX Corpo de Exército deveria percorrer os 100Km desde a linha de partida, a ponte de Joe, e juntar-se ao I Corpo Aerotransportado Britânico, em Arnhem passadas 48h desde o início da sua marcha. Durante o seu avanço iria estabelecer contacto com a 101ª Divisão Aerotransportada em Eindhoven, e de seguida com a 82ª Divisão Aerotransportada em Nimega, apoiado nos flancos pelo XII Corpo de Exército à sua esquerda e o VIII Corpo de Exército à sua direita. O tempo estipulado para muitos dos comandantes era considerado muito irrealista, como disse Browning: “(...) a bridge too far”, ou seja, uma ponte longe

demais. Para este plano ousado e ambicioso o XXX Corpo de Exército não podia deter a sua marcha durante o itinerário, e passar sobre as várias pontes que iria encontrar no seu deslocamento, pontes essas que teriam de ser asseguradas e estar na posse das forças aliadas. O que não se verificou em Son, onde os alemães destruíram a ponte, obrigando à construção de uma ponte para ser possível atravessar o rio, o que provocou um atraso considerável para o tempo estipulado. Em Nimega dá-se de novo um impasse, com a demora das forças terrestres a chegar a esta posição foi possível para os alemães reforçarem e defenderem a margem norte do rio em Nimega. A sua travessia só foi possível com a ajuda de caças da RAF e da artilharia do XXX Corpo de Exército, para que os Bat Inf Para atravessassem o rio em botes, botes estes que só estiveram disponíveis à chegada das forças terrestres. Só assim foi possível libertar a cidade da ocupação alemã, que permitiu prosseguir a marcha para Arnhem, e só após quatro dias e oito horas, após o início da Op, que se dá o contacto das forças do XXX Corpo de Exército e o I Corpo Aerotransportado.

Capítulo 6

Conclusões

No final deste trabalho vai-se responder às questões colocadas no início da investigação, resultado de toda análise feita ao longo dos capítulos. Neste sentido vão ser apresentados os resultados obtidos para cada variável em estudo. Estas variáveis estão intrinsecamente relacionadas com as questões derivadas enunciadas para cada uma delas. Por fim, será apresentada a conjugação dos resultados obtidos para responder à questão central.

Com o intuito de verificar se o *equipamento e armamento*, usado em 1944, foi um dos fatores condicionantes para o sucesso da Operação *Market-Garden*, foi formulada a seguinte QD, “*O equipamento usado pelas Forças Aerotransportadas era adequado em 1944?*”. Nesta área um problema verificava-se ao nível das características do armamento. Estas eram ligeiras e compactas, fruto da capacidade de transporte das Forças Aerotransportadas. Também neste campo foi necessário adaptar o armamento, por ser demasiado volumoso e pesado para acoplar ao paraquedista durante o salto, o que constituía um perigo para a sua segurança. Por esse facto o paraquedista levava só a sua arma individual. Na realidade, ao nível do equipamento e armamento individual não se regista grandes limitações ao seu emprego. A arma individual utilizada era a confiável .303in Lee Enfield No. 4, e em missões específicas utilizavam a pistola-metralhadora Sten. As Forças Aerotransportadas dispunham da metralhadora ligeira Bren, que era o principal meio de apoio de fogos. As grandes lacunas verificam-se ao nível do armamento pesado e de apoio de fogos, como o morteiro de 2in, ou o de 3in. Este último era bastante pesado, razão pela qual era desmontado em peças para ser lançado de paraquedas. Os morteiros tinham ainda a limitação de usarem granadas bastante pesadas, o que se tornava algo penoso para as esquadras que os operavam, e que limitava o número de granadas que conseguiam transportar. A arma anti-carro, PIAT, era eficaz só até aos 90m e de difícil recarregamento, o que não se constituía como a melhor opção nas armas anti-carro. O armamento mais pesado e volumoso tinha de ser desmontado e lançado em contentores, assim como as munições e os abastecimentos. No caso da artilharia ligeira e armas sem

recuo, o seu transporte requeria mais espaço nos planadores e diminuía o número de soldados a levar para o terreno. Como o armamento tinha de ser desmontado em várias peças, os componentes eram largados em contentores especiais. Isto resultava num número enorme de contentores dispersos pelo terreno que tinham de ser localizados, movidos e proceder novamente à montagem das várias armas. De uma forma geral o armamento individual não apresentava grandes restrições. Já em relação ao armamento pesado e de apoio de fogos, apresentava limitações que não permitiam tirar o melhor rendimento das suas capacidades, devido às especificidades das Forças Aerotransportadas.

Quanto aos *aspetos táticos* foi levantada a seguinte QD, “*Fez-se o uso correto dos aspetos táticos na Operação Market-Garden?*”. Nesta operação desde cedo que o planeamento inicial previsto foi alterado, não se tendo feito uma adaptação criteriosa dos meios. Nesta operação a sua realização foi planeada para durante o dia, o que fez quebrar o fator surpresa. A vantagem dessa surpresa faz com que o inimigo não tenha a percepção da Área de Operações. Mesmo após o lançamento da força, a sua missão pode não ser imediatamente deduzida, mas numa operação diurna a força está mais exposta e vulnerável às anti-aéreas do inimigo.

O Princípio da Massa não foi empregue. Das várias vagas previstas no mesmo dia, só foi realizada uma vaga. Não foi empregue um potencial de combate superior ao do adversário no local e no momento, que se pretendia obter a decisão. Mesmo que se perdesse algum do efeito surpresa alcançado com a primeira vaga, o facto de não dispor as Divisões como um todo, no mesmo dia, no mesmo local provou ser uma enorme lacuna. O facto de não estarem totalmente constituídas impossibilitou cumprirem os objetivos que lhes estavam atribuídos, no local onde era necessário estar toda a Divisão. Para cumprirem a missão que tinha sido atribuída em Arnhem, era necessário estar toda a Divisão no terreno para conquistar as pontes, garantir apoio mútuo, para criarem as condições para o seu reforço ou rendição por parte das forças terrestres.

O próximo aspeto que também foi determinante para o insucesso da operação, depreende-se com a proximidade das ZA/ZL ao objetivo. Neste caso a distância a que foram lançados do objetivo, estavam a cerca de 12Km do objetivo, uma distância superior ao que é aconselhado. O que fez diminuir o efeito surpresa inicial, bem como o efeito surpresa para o objectivo pretendido. Uma vez que as estas forças têm uma mobilidade tática reduzida, esta distância ainda permitiu ao inimigo reorganizar-se e preparar uma defesa, bem como também permitiu aos alemães tomar alguma iniciativa e aproximar-se das ZA/ZL. Estava previsto lançar cada uma das Brigadas, de ambos os lados da ponte,

situação que iria assegurar mais rapidamente o controlo da ponte e dar apoio mútuo entre cada Brigada. Como não foi projetada toda a força no mesmo dia, foi necessário dividir as forças que tinham chegado na primeira vaga, tiveram de efetuar segurança às ZA/ZL, para as vagas seguintes, enquanto que o restante da força avançou para as pontes. Verificou-se uma separação das forças. Estas forças não se encontravam na sua máxima capacidade orgânica, daí que não tinham capacidade de assegurar ambos os lados da ponte.

Não foi feito um emprego correto dos aspetos táticos. Todas as conjugações inerentes à tipologia e especificidades das forças não foram consideradas de forma correta. Não tiraram partido do efeito surpresa inicialmente obtido e o Princípio da Massa não foi aplicado. Todos estes fatores revelaram ser prejudiciais para as forças em Arnheim.

No que diz respeito às *potencialidades e limitações* do emprego de Forças Mecanizadas e Forças Aerotransportadas, com o intuito de analisar as capacidades do emprego destas forças, formulou-se a seguinte QD, “*Quais as potencialidades e limitações deste tipo de forças em operações conjuntas?*”. As Forças Aerotransportadas fazem uso suas potencialidades para criarem as condições necessárias ao emprego das Forças Mecanizadas de modo a explorar as suas capacidades. As Forças Aerotransportadas são usadas em operações à retaguarda das linhas inimigas, por deterem uma grande mobilidade. Ao penetrarem profundamente em território inimigo vão explorar o efeito surpresa alcançado, conquistando os objetivos definidos, para criar condições para o avanço das Forças Mecanizadas. Vão criar as condições para o seu avanço, em que estabelecem uma cabeça-de-ponte. Garantem segurança a determinados locais importantes para as Forças Mecanizadas, como áreas edificadas, pontes, áreas onde são mais vulneráveis e que podem comprometer o resto da missão, se esses locais não forem assegurados. As Forças Aerotransportadas conseguem operar contra objetivos restritos ou áreas restritas em que as Forças Mecanizadas não conseguem atuar. Vão causar um efeito negativo sobre o moral inimigo, vão fazer com que este disperse as suas forças e seja obrigado a empenhar a sua reserva. Isto vai dar liberdade às Forças Mecanizadas e permitir um rápido avanço, pois vão encontrar menos resistência do que aquela que seria esperado.

A duração de uma operação de Forças Aerotransportadas é limitada no tempo. É de extrema importância e vital para a sua integridade que a rendição ou reforço por outras forças ocorra o mais rápido possível, pois estas forças são só autossuficientes em operações de curta duração e necessitam de efetuar uma operação de junção com outras forças para serem exfiltradas, substituídas ou reforçadas. Assim, se não forem rapidamente rendidas

ficam isoladas, devido à sua limitada mobilidade, limitada capacidade de transportar armamento pesado e de abastecimentos.

No que concerne ao estudo da *tipologia das missões*, com o objetivo de perceber a compatibilidade do emprego de forças com características tão distintas, foi levantada a seguinte QD, “*A tipologia das missões das Forças Mecanizadas e Forças Aerotransportadas são compatíveis?*”. Este tipo de forças por serem tão distintas e terem características próprias ao seu uso e emprego, faz com que o seu tipo de missões seja também diferente. Do vasto leque de missões que podem realizar, nem todas são compatíveis de serem realizadas em conjunto com a outra força. No caso das Forças Aerotransportadas, o tipo de missões possíveis de realizar com as Forças Mecanizadas são: capturar, manter, ou de outra maneira explorar importantes locais de importância tática em conjugação ou até à chegada de outras forças. Atacar a retaguarda inimiga e criar condições para o avanço e ruptura das linhas inimigas pelo grosso da força. Atrasar a retirada do inimigo até que o grosso da força ultrapasse e destrua a força inimiga. Criar confusão e atuar como manobra de diversão para as operações principais do grosso da força.

As Forças Mecanizadas são um excelente sistema de armas utilizado para penetrar defesas inimigas, para explorarem o sucesso das operações ofensivas, na execução de ataques profundos na retaguarda inimiga e na perseguição de forças inimigas derrotadas.

As tipologias de algumas missões das Forças Aerotransportadas e Forças Mecanizadas são compatíveis.

Com o resultado de toda a análise feita ao longo da investigação é possível responder à questão central do trabalho, “*Qual o papel do uso de forças paraquedistas numa ação conjunta com forças mecanizadas?*”. O emprego destas forças em conjunto, permite alcançar um nível estratégico, resultado do seu emprego tático conjunto para a missão. Das variadas missões que Forças Aerotransportadas estão capacitadas de fazer, como atacar, conquistar, manter a posse de terreno ou de infraestruturas importantes na área da retaguarda inimiga, o seu contributo e subsequente objetivo, passa por criar as condições necessárias para assegurar o avanço e o sucesso das Forças Mecanizadas. Este sucesso pode passar por garantir a segurança através de uma cabeça-de-ponte de forma a permitir a continuidade das Forças Mecanizadas na exploração do sucesso, na execução de ataques profundos na retaguarda e na perseguição a forças inimigas.

Às Forças Aerotransportadas são atribuídas missões específicas com objetivos limitados, e não têm a capacidade de manter esse objetivo por longos períodos de tempo. Esse tempo vai depender da reação das forças hostis no terreno e vai depender em grande

parte da chegada de forças para realizar a sua exfiltração, a sua rendição, ou ainda o seu reforço. Por esse facto é imperioso que as Forças Mecanizadas tenham a capacidade de chegar em tempo oportuno, para que as Forças Aerotransportadas não fiquem isoladas mais tempo para além da sua capacidade

As Forças Aerotransportadas são inicialmente usadas para capturar um determinado local através de uma rápida ação ofensiva, pelo que se segue geralmente uma ação defensiva para manter a posse do terreno até à chegada Forças Mecanizadas.

As Forças Aerotransportadas têm a capacidade de operar em conjunto com Forças Mecanizadas, consolidando e mantendo a posse do terreno conquistado até à sua chegada. Estas forças não atuam de forma isolada, raramente combatem como unidades puras, estando em estreita coordenação com outras armas de forma a otimizar as possibilidades de ambas as armas e reduzir as suas vulnerabilidades.

Na Operação *Market-Garden*, e em particular no caso britânico, esta ação conjunta não se verificou.

No que diz respeito às dificuldades sentidas para a realização do trabalho, estas estão ligadas ao facto de em Portugal existirem poucas fontes contemporâneas sobre este tema, necessárias para a realização da investigação. Em relação à norma utilizada pela Academia Militar, NEP 520/DE, esta destina-se essencialmente a trabalhos no âmbito das ciências sociais e humanas e não da história, no qual esta investigação está inserida. Por esse facto ao longo do trabalho por vezes existem parâmetros que não se enquadram nesta norma. De referir também que o tema é muito abrangente pelo que se torna difícil limitar e abordar certos aspetos, no que assim resulta a omissão de certas partes que não fazem parte da limitação estudada, mas que também contribuíram para o desenrolar dos factos.

Numa futura investigação, propomos o estudo da Operação *Market-Garden* referente à parte dos alemães, nomeadamente ao que fizeram para contrariar esta operação. Propomos também um estudo de outras operações da Segunda Guerra Mundial, em que houve a ação conjunta de Forças Aerotransportadas e Forças Mecanizadas, mas que cujos resultados foram o oposto da Operação *Market-Garden*. Propomos ainda um estudo no mesmo âmbito em operações mais recentes, como foi o caso da invasão dos Estados Unidos da América ao Iraque, em que realizaram também uma ação conjunta de Forças Aerotransportadas e Forças Mecanizadas, embora não em tão larga escala.

Bibliografia

Bibliografia Específica

- Badsey, Stephen (1993). *Campaign 24: Arnhem 1944 - Operation Market Garden*. Great Britain: Osprey Publishing.
- Crow, Duncan (1972). *British and Commonwealth Armoured Formations (1919-1946)*. University of Michigan: Profile Publications Ltd.
- Forty, George (1998). *British Army Handbook 1939 - 1945*. Bounty Books: Octopus Publishing Group Limited.
- Greentree, David (2013). *Combat – British Paratrooper versus Fallschirmjäger*. Great Britain: Osprey Publishing.
- Middlebrook, Martin (1994). *Arnhem 1944 - The Airborne Battle*. England: Penguin Books.
- Moreman, Tim (2006). *British Paratroopers*. Great Britain: Osprey Publishing.
- Quarrie, Bruce (2001). *Warrior 38 - Fallschirmjäger - German Paratrooper 1935-45*. Great Britain: Osprey Publishing.
- Rottman, Gordon (2006 a). *Battle Orders 22 - US Airborne Units in the Mediterranean Theater 1942-44*. Great Britain: Osprey Publishing.
- Rottman, Gordon (2006 b). *Elite 136 - World War II Airborne Warfare Tactics*. North America: Osprey Publishing.
- Rottman, Gordon (2007). *Airborne – World War II Paratroopers In Combat*. Great Britain: Osprey Publishing.
- Sanders, Jonh (1979). *British – Guards Armoured Division 1941-45*. Great Britain: Osprey Publishing.
- Spiller, Roger (1992). *Combined Arms in Battle Since 1939*. U.S. Army Command and General Staff College Press Fort Leavenworth, Kansas
- Zaloga, Steven (2007). *Battle Orders 25 - US Airborne Divisions in the ETO 1944-45*. North America: Osprey Publishing.

Bibliografia Geral

- Academia Militar (2011). *NEP 520/DE, de 30 de Junho*.
- Batchelor, Jonh H e Macksey, Kenneth (1970). *Tank: A History of the Armoured Fighting Vehicle*. Great Britain: Hazell Watson & Viney, Aylesbury, Bucks.
- Chamberlain, Peter & Ellis, Chris (1972). *Tanks of the World 1915-1945*. Cassell & Co
- Cherry, Nial (2011). *Tunisian Tales: The 1st Parachute Brigade in North Africa 1942-44*. Solihull: Hellion and Co.
- Fortin, M. F. (2009) (5.^a Ed.). *O Processo de Investigação da concepção à realização*. Loures: Lusociência.
- Hart, Russell e Hart, Stephen (2002). *Essencial Histories - The Second World War (6) Northwest Europe 1944-1945*. Great Britain: Osprey Publishing.
- Katcher, Philip (1978). *Vanguard 5 - US 101st Airborne Division 1942-45*. United Kingdom, London: Osprey Publishing.
- Quarrie, Bruce (2001). *Warrior 38 - Fallschirmjäger - German Paratrooper 1935-45*. Great Britain: Osprey Publishing.
- Quarrie, Bruce (2005). *Battle Orders 15 - German Airborne Divisions: Mediterranean Theatre 1942-45*. North America: Osprey Publishing.
- Quivy, R. & Campenhoudt, L. (1998). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*, 2.^aedição. Lisboa: Gradiva.
- Rottman, Gordon (2006 a). *Battle Orders 22 - US Airborne Units in the Mediterranean Theater 1942-44*. Great Britain: Osprey Publishing.
- Rottman, Gordon (2006 b). *Elite 136 - World war II Airborne Warfare Tactics*. North America: Osprey Publishing.
- Ryan, Cornelius (1974). *A Bridge Too Far*. New York: Simon and Schuster.
- Sarmiento, Manuela (2013). *Metodologia científica para a elaboração, escrita e apresentação de teses*. Lisboa: Editora Universidade Lusíada.
- Smith, Carl (2000). *Warrior 26: US Paratrooper 1941-45*. Great Britain: Osprey Publishing.

Trabalhos Académicos, Dissertações ou Teses não Editadas e outros Documentos

- Hughes, Alexander James (2013). *From mechanisation may be born a David to slay a Goliath – an assessment of the impact of Sir Basil Liddel Hart's indirect approach on Operation Compass 1940-1941*. University of Chester MA, United Kingdom.
- Malkki, Juha (2002). *The Quest for Manoeuvre- the English manoeuvre warfare theories and british military thought 1920-1991*. National Defence College.
- Military Intelligence Service (MIS) (1942). *Enemy Airborne Forces*. Special Series nº 7. War Department. United States, Washington: Government Printing Office
- Jarman, Michel (2010). *The development of British Airborne forces in world war two and the concepts, expectation and reality of their participation in Operations Market-Garden and Varsity*. MSC (ECON) in the department of international politics, University of Wales in Aberystwyth.

Artigos Periódicos e Jornais

- Bols, E. (1946). *As Operações das Unidades Aerotransportadas*, in Military Review. Edição Brasileira. United States, Kansas, Fort Leavenworth. Nº4, p.127 e 128.
- Browning, F. (1944). *Forças Aerotransportadas Britânicas*. The Journal of the Royal United Service Institution (Grã Bretanha) in Military Review (1945). Edição Brasileira. United States, Kansas, Fort Leavenworth. Nº1, p.85-89.
- Burne, Alfred (1944). *Arnhem. The Fighting Forces (Grã Bretanha)*, in Military Review (1945). Edição Brasileira. United States, Kansas, Fort Leavenworth. Nº1, p.98-101.
- Cortes, Geraldo (1945). *A 2ª Batalha Aeroterrestre da Holanda. A Defesa Nacional*. in Military Review (1947). Edição Brasileira. United States, Kansas, Fort Leavenworth. Nº12, p.88-96.
- Silva, Nunes (1942 a). *Tropas Paraquedistas e Infantaria do ar. Infantaria* - Revista Técnica Portuguesa. Nº103, p.355-365.
- Silva, Nunes (1942 b). *Tropas Paraquedistas e Infantaria do ar. Infantaria* - Revista Técnica Portuguesa. Nº104, p.404-416.
- Swenson, John (1946). *As possibilidades das Forças Aeroterrestres*. Military Review. Edição Brasileira. United States, Kansas, Fort Leavenworth. Nº4, p.43-46.

Publicações Doutrinárias

- FM 100-5 (1941). *Field Service Regulations: Operations*. War Department. United States: Kansas: Reempreso em 1992, por US Army Command and General Staff College Press
- FM 31-30 (1942). *Tactics and Techniques of Airborne Troops*. War Department. United State, Washington: Government Printing Office.
- FM 30-41 (1941). *Military Intelligence – Identification of British Armored Vehicles*. War Department. United States, Washington: Government Printing Office.
- FM 57-30 (1952). *Airborne Operations*. Department of the Army, United States, Washington: Government Printing Office.
- FM 17 (1942). *The Armored Force – Employment of Armored Units, The Armored Division*. War Department. United States, Washington: Government Printing Office.
- FM 17-10 (1942). *Armored Force Field Manual – Tactics and Technique*. War Department. United States, Washington: Government Printing Office.
- PDE 3-00 (2012). *Operações*. Comando da Instrução e Doutrina. Exército Português.
- PDE 3-05-00 (2012). *Operações Aerotransportadas*. Comando da Instrução e Doutrina. Exército Português.
- RC-130-1 (1987). *Operações, Vol I*. Departamento de Operações. Exército Português.
- Regulamento de Campanha (2005). *Operações*. Comando da Instrução e Doutrina. Exército Português.
- Training Circular No.113 (1943). *Employment of Airborne and Troop Carrier Forces*. War Department. United States, Washington: Government Printing Office.

Glossário

Área de Operações (AOp) - Área delimitada, necessária para conduzir as operações militares e para administração dessas operações (PDE 3-00, 2012, p.B-3).

Operações Aerotransportadas - Operações que envolvem o movimento de forças terrestres até à área do objetivo, e cujas forças são lançadas em paraquedas ou por aterragem de assalto, utilizando aeronaves de asa fixa (Regulamento Campanha, 2005, p.8-1).

Princípio da Manobra - A manobra consiste em dispor uma força de forma a colocar o adversário numa situação desvantajosa (...). A manobra permite a correta aplicação dos princípios da massa e da economia de forças e pela concentração e dispersão do potencial de combate nos locais e momentos decisivos, otimiza os pontos fortes e reduz as vulnerabilidades, para preservar a liberdade de ação, para manter a iniciativa e para explorar os resultados do combate (PDE 3-00, 2012, p. A-2).

Princípio da Massa - A fim de alcançar o sucesso, deve empregar-se um potencial de combate superior ao do adversário no local e no momento em que se pretende obter a decisão (...) de forma a concentrar os efeitos do potencial de combate para esmagar o adversário. A aplicação correta do princípio da Massa, (...) pode permitir que forças numericamente inferiores obtenham uma superioridade decisiva, local e momentânea para o desenrolar das operações (PDE 3-00, 2012, p. A-2).

Princípio do Objetivo - Os objetivos atribuídos às forças militares devem ser definidos de forma clara e inequívoca. Devem poder ser alcançados com os meios colocados à disposição do comandante e contribuir para a consecução do objetivo do escalão superior. A escolha dos objetivos deve ser feita em função da missão, dos meios disponíveis, do adversário, das características da área de operações e do tempo disponível (...). O comandante militar deve ter presente que não se pode separar o objetivo das considerações que restringem e legitimam o uso da força, em especial em operações de baixa intensidade como no caso de operações de estabilização (PDE 3-00, 2012, p. A-1).

Princípio da Surpresa - A surpresa consiste em criar uma situação inesperada, para a qual o adversário não esteja em condições de reagir eficazmente em tempo oportuno (...).

Os fatores que contribuem para a surpresa são a velocidade, a decepção, a superioridade de informação e assimetria (PDE 3-00, 2012, p. A-3).

Princípio da Unidade de Comando - A aplicação decisiva do potencial de combate disponível exige uma ação coordenada de todas as forças de forma a fazerem convergir os seus esforços tendo em vista alcançar um objetivo comum (...) deve ser assegurada a unidade de esforços entre todas as forças investindo num único comandante a autoridade necessária (PDE 3-00, 2012, p. A-2).

Tática - É o emprego de unidades em combate. Inclui a disposição adequada de unidades de manobra em relação ao terreno, inimigo e forças amigas, para traduzir o potencial de combate em vitória nas batalhas e empenhamentos (PDE 3-00, 2012, p.B-23).

Teatro de Operações - É a parte do teatro de guerra necessária à condução ou apoio das operações de combate (PDE 3-00, 2012, p.B-23).

Vaga - Parte duma formação de transporte aéreo, empenhada numa determinada operação, e separada em determinado tempo de outras partes da mesma formação (PDE 3-05-00 2012, p 85).

Zona de Aterragem – ZA, Zona específica, dentro de uma área-objetivo, usada para aterragem de aeronaves (PDE 3-05-00 2012, p 85).

Zona de Lançamento – ZL, Zona específica sobre a qual paraquedistas, equipamento ou abastecimentos, são lançados (PDE 3-05-00 2012, p 85).

Apêndices

Apêndice A - Origem do envolvimento vertical

O primeiro registo de um paraquedas surgiu com Leonardo da Vinci¹⁰³ no século (séc.) XV que teve a ideia de usar na prática um objecto que passados 500 anos designamos de paraquedas para que “o homem se pudesse lançar incólume no espaço” (Silva, 1942 a). Após isso, o paraquedas foi praticamente esquecido, e apenas no séc. XIX ocorreu o primeiro registo do uso de paraquedas: em 24 de Julho de 1808, quando o polaco Jodaki Kuparenko escapou com sucesso de um balão em chamas¹⁰⁴. Mas foi só em 1912 que se deu o primeiro salto de paraquedas através de uma aeronave. Passados dois anos, o consórcio Martin-Brodwick desenvolve o paraquedas para uma versão “*main pack*” e apresenta-o para a escola de voo do exército dos EUA, o que causou uma grande impressão¹⁰⁵ (MIS, 1942).

Na I GM o uso de paraquedas destinava-se às tripulações dos balões, dirigíveis e caças para servir como meio de salvação em caso de acidente. Ainda no decorrer deste conflito foi pensado o uso de FAerotramp para lançar uma Divisão de infantaria para a retaguarda das linhas alemãs caso a guerra tivesse continuado. Nos anos 20, várias experiências foram realizadas, lançando pequenos grupos de paraquedistas, demonstrando o enorme potencial que podia ser usado explorando o vector aéreo do inimigo (Rottman, 2007).

A primeira referência que houve para a criação de FAerotramp é de Benjamin Franklin¹⁰⁶ em 1784, após ter observado em Paris uma demonstração da ascensão de um balão de hidrogénio (MIS, 1942).

Foi na II GM, com os alemães, em Maio de 1940, na sua ofensiva a Eban Emael, que deixaram o mundo alarmado para uma nova ameaça, uma morte vinda do céu¹⁰⁷. As unidades de manobra podiam agora ser levadas para os seus objectivos mais rapidamente,

¹⁰³ Leonardo da Vinci (1452-1519), idealizou que: “Um homem com um pavilhão de pano de linho envernizado que tenha 12 braças de face por 12 de alto, poderá lançar-se de qualquer altura sem sofrer o mais leve dano” (Silva, 1942 a).

¹⁰⁴ Com o aparecimento do balão de ar quente que o paraquedas era usado como meio de demonstração (MIS, 1942).

¹⁰⁵ Na altura da apresentação encontrava-se um General Chefe de Informações que reportou para o estado-maior dos EUA “*considerable merit, warranting its development for use in our service*” (MIS, 1942, p.3).

¹⁰⁶ Benjamin Franklin ficou admirado com as enormes capacidades que poderiam advir do uso de uma FAerotramp e escreveu: “*Five Thousand Balloons, capable of raising two men each, could not cost more than five ships of the line; and where is the price who can afford so to cover his country with troops for its defense, as that ten thousand men descending from the clouds might not in many places do an infinite deal of mischief before a force could be brought together to repel them?*” (Benjamin Franklin in MIS, 1942, p.4).

¹⁰⁷ “*death from above*,” tradução própria.

os exércitos não precisavam de revelar os seus movimentos com antecedência. O potencial das FAerotransp iria em breve ser reconhecido com um dispendioso assalto à ilha de Creta, por parte dos alemães em 20 de Maio de 1940; apesar de a batalha de Creta ter sido favorável para os alemães, estes tiveram terríveis perdas, o que levou a abandonarem este tipo de operações até ao final da guerra. A partir daqui marca-se um ponto de viragem para as FAerotransp aliadas, que viram neste tipo de operações um grande potencial e começaram a desenvolver as suas forças com base, primeiramente, no modelo alemão e evoluindo depois para os seus próprios modelos (Smith, 2000)

Apêndice B - Origem das Forças Aerotransportadas

O desenvolvimento das unidades paraquedistas teve um percurso desigual entre as nações, e foi a União Soviética a pioneira neste campo. Em 1928 realizaram os primeiros testes, aumentando nos anos 30, passando a ser feitos com paraquedas, forças transportadas por aeronaves e ainda por planadores, bem como operações de junção com forças terrestres. Fizeram esforços para melhorar os paraquedas, os planadores, plataformas de lançamento para peças de artilharia e modificaram bombardeiros como meio de transporte. Criaram maiores FAerotransp e desenvolveram a doutrina para o nível operacional, de lançamentos serem efectuados para a retaguarda das linhas inimigas para impedir o emprego da reserva. Em 1936, observadores de vários países assistem às manobras das operações com paraquedistas e, em 8 minutos (min), lançaram 1500 homens, 150 metralhadoras e 18 canhões. Mas este tipo de operações não foi o suficiente para impressionar os observadores, exceptuando a Rússia e a Alemanha, pois julgavam que estas forças só poderiam servir para serem lançados isoladamente com missões de propaganda ou de espionagem, ou em pequenos grupos encarregados de destruições ou golpes de mão (Rottman, 2006 b) e (Silva, 1942 a).

A Inglaterra, em Junho de 1940, começou com a formação de tropas paraquedistas, quando a RAF criou uma escola de paraquedismo, mesmo antes da ambição do primeiro ministro Winston Churchill¹⁰⁸. A *1st Airborne Division*¹⁰⁹ foi estabelecida no final de 1941 e, mais tarde, em 1943, foi formada a *6th Airborne Division* (Rottman, 2007).

Com o esforço por parte dos EUA e da Inglaterra em libertar a Europa Ocupada, o seu interesse em ter FAerotransp estava a ganhar ímpeto. Em setembro de 1941 com a intenção de conquistar importantes objectivos estratégicos, como, por exemplo, cabeças de ponte aéreas. A Inglaterra forma a sua primeira Brig de Inf paraquedista com três Bat. Uma Brig aeromóvel foi treinada para ser usada em planadores no mês seguinte e uma segunda Brig aerotransportada foi formada em Julho de 1942, completando assim uma Div sob o comando do Maj Gen Browning. A maioria destas três Brig foram formadas com Bat de Inf existentes, uma vez que foram reconvertidas em unidades de paraquedistas, assim,

¹⁰⁸ Winston Churchill ordenou ao departamento de guerra que cria-se um corpo de 5000 paraquedistas (Rottman, 2007).

¹⁰⁹ A 1ª Divisão Aerotransportada Inglesa

deste modo, muitos dos recrutas já tinham alguma experiência em combate (Greentree, 2013).

Em agosto de 1942, o exército dos EUA organizou a 82^a e a 101^a *Airborne Division* ao separar a 82^a Div de Inf. Três Reg de Inf foram convertidos em Reg de planadores, com um a ser transferido para a 101^a Div e um novo Reg a ser ativo; de dois Reg de Para foram atribuídos um a cada Div. A proporção entre Reg de planadores e de Para era o oposto ao encontrado na Div Britânica. Os americanos não ouviram as recomendações dos britânicos para seguir o seu exemplo, pois estavam relutantes em depender de uma Div predominantemente de Para ainda não testada (Smith, 2000).

As primeiras experiências feitas com Para foram conduzidas pelos Russos e Italianos. Muitos observadores Alemães presentes nas demonstrações ficaram interessados com as potencialidades, mas com os limites impostos com o tratado de Versalhes não podiam reconstruir a Força Aérea. Quando Hitler subiu ao poder como Chanceler, removeu as restrições que tinham sido impostas. O então ambicioso Hermann Göring rapidamente levanta o comando da reconstituída *Luftwaffe*¹¹⁰. Göring tinha estado nas demonstrações dos exercícios paraquedistas na Rússia ficou deveras impressionado que decidiu começar com a formação de corpos paraquedistas (Quarrie, 2001) e (MIS, 1942).

Em junho de 1938, o Maj Gen Kurt Student foi encarregue de formar uma Div aerotransportada, a fim de apoiar a invasão da Checoslováquia, criando assim 7^a *Flieger Division*¹¹¹. Na Alemanha, as FAerotransp são designadas de *Fallschirm* e *Luftlandetruppen*, respectivamente, para paraquedistas e forças aeromóveis. As *Fallschirmtruppen* pertenciam à *Luftwaffe* e a *Luftlandetruppen* pertencia ao *Heer*¹¹². E foi a Alemanha a primeira a empregar este tipo de forças na II GM com o mesmo conceito que a *Blitzkrieg*. As suas primeiras ações na Noruega, Finlândia e Países Baixos mostraram o enorme potencial estratégico do uso destas forças. Realizaram a primeira grande Op aerotransportada da história, em 1941, em Creta, o que acabou por ser um desastre e, em consequência disso e associado ao facto de não possuírem superioridade aérea, até ao final da guerra abandonaram este tipo de Op, passando a usar os *Fallschirmjager* como infantaria convencional (Quarrie, 2005).

¹¹⁰ *Luftwaffe* – designação alemã para a Força Aérea (Quarrie, 2005).

¹¹¹ A 7^a *Flieger Division* – 7^a Divisão Aerotransportada, esta designação de “7^a” pretendia iludir os serviços de informações inimigas para parecer que tinha mais potencial de combate, porque de facto não existiam as Divisões de 1 a 6 (Quarrie, 2005).

¹¹² *Heer* - designação alemã para Exército (Quarrie, 2005).

Apêndice C – Origem das Forças Mecanizadas

O meio de fazer a guerra na II GM mais explorado e com maior sucesso depreendeu-se com a mecanização das máquinas. Estávamos perante uma guerra mecanizada, onde o emprego de táticas de ataque e defesa móvel dependiam das “máquinas”, o que se caracterizou numa guerra de movimento, com grandes avanços e rápidas conquistas de terreno. No centro desta nova forma de guerra destacam-se o carro de combate e os veículos blindados, não deixando de ser apoiados por veículos motorizados e pela aviação. O carro de combate foi introduzido em 1917 em Cambrai, onde se verificou um grande entusiasmo do seu uso. Também se verificou que necessitava de proteção e apoio aéreo. Embora os fundamentos básicos da guerra mecanizada tinham sido já estabelecidos, foi só com a invasão da Alemanha à Polónia, no início da II GM, que se ficou a conhecer o seu enorme potencial (Batchelor & Macksey, 1970).

As Div Blindadas *Panzer* Alemãs, apoiadas por aeronaves revelaram-se muito eficazes na Polónia e França e mais tarde tiveram grande sucesso nos Balcãs, na União Soviética e Norte de África. Os grandes defensores e impulsionadores deste novo tipo de guerra por parte dos alemães foram Guderian e Rommel. Os triunfos alcançados pelos alemães trouxeram o reconhecimento de outros defensores deste tipo de guerra mecanizada, como Liddell Hart e Charles de Gaulle. O que levou ao exército britânico e americano a desenvolver e criarem as suas Div Blindadas. Por sua vez com a evolução dos meios mecanizados aparecerem meios para os combater, como as armas anti-carro e o próprio carro de combate (Batchelor & Macksey, 1970).

A ideia de criar uma força independente que consistisse inteiramente ou em parte em carros de combate a operar sozinhos, em vez de apoiar a manobra da infantaria¹¹³. Em 1927, o trabalho e a pressão desenvolvida pelos entusiastas da guerra mecanizada perante o Departamento de Guerra teve sucesso. A primeira formação blindada no exército britânico, e a primeira no mundo, foi estabelecida. Foi chamada de Força Mecanizada Experimental¹¹⁴. Esta força não tinha infantaria¹¹⁵, de acordo com a filosofia da época, a

¹¹³ Com o “Plano1919”, era previsto usar uma força blindada composta por carros de combate pesados e médios para cobrir um rápido avanço e uma frente de 150Km, com uma “Força de perseguição” composta pelos carros de combate médios, por serem mais rápidos, para atacar as sedes alemãs e as linhas de comunicação, este ataque seria apoiado por aeronaves e infantaria transportada em viaturas (Crow, 1972).

¹¹⁴ Esta Força Mecanizada Experimental era composta pelas seguintes unidades: 3rd Bn. Royal Tank Corps; 5th Bn. Royal Tank Corps; 2nd Bn. The Somerset Light Infantry; 9th Field Brigade, Royal Artillery; 9th Light Battery, Royal Artillery.

infantaria constituía-se como um elemento a desempenhar um papel defensivo, para manter a posse do terreno ganho pelos blindados e para proteger os veículos blindados quando estavam estacionados. Outros defendiam que a infantaria deveria fazer parte da Força desde que transportadas em veículos motorizados, ou que a infantaria era necessária aos blindados para limpar obstáculos (Crow, 1972).

Em 1928 o nome da força mudou para Força Blindada Experimental¹¹⁶. Esta Força com 280 veículos de 15 tipos diferentes complicou bastante os movimentos e com um valor tático limitado. Mas apesar das limitações, esta Força Blindada tinha em si as características que fizeram a guerra das “máquinas”. Estas lições não foram ignoradas pelos outros países, especialmente pelo oficial de infantaria alemão Guderian. Ao contrário do Departamento de Guerra britânico que decidiu desmobilizar a Força Blindada. Dos relatórios efetuados com estas forças experimentais, retiraram as seguintes conclusões: à Força Blindada tinham sido atribuídos três papéis essenciais, o reconhecimento estratégico; um amplo movimento no campo de batalha, culminando num ataque ao flanco inimigo; uma Op envolvendo um longo movimento até à capacidade total da força, e que deve conseguir assegurar-se por 48h a uma distância considerável do grosso da força (Batchelor & Macksey, 1970).

17th Field Company, Royal Engineers (Crow, 1972).

¹¹⁵ Para além do batalhão de metralhadoras especializado (Crow, 1972).

¹¹⁶ A diferença para a formação improvisada de 1927 consiste na provisão de mais seis camiões de rodas e alguns veículos de semi-lagartas, ambos sem blindagem (Crow, 1972).

Anexos

Anexo A – Organização da 1ª Divisão Aerotransportada Britânica

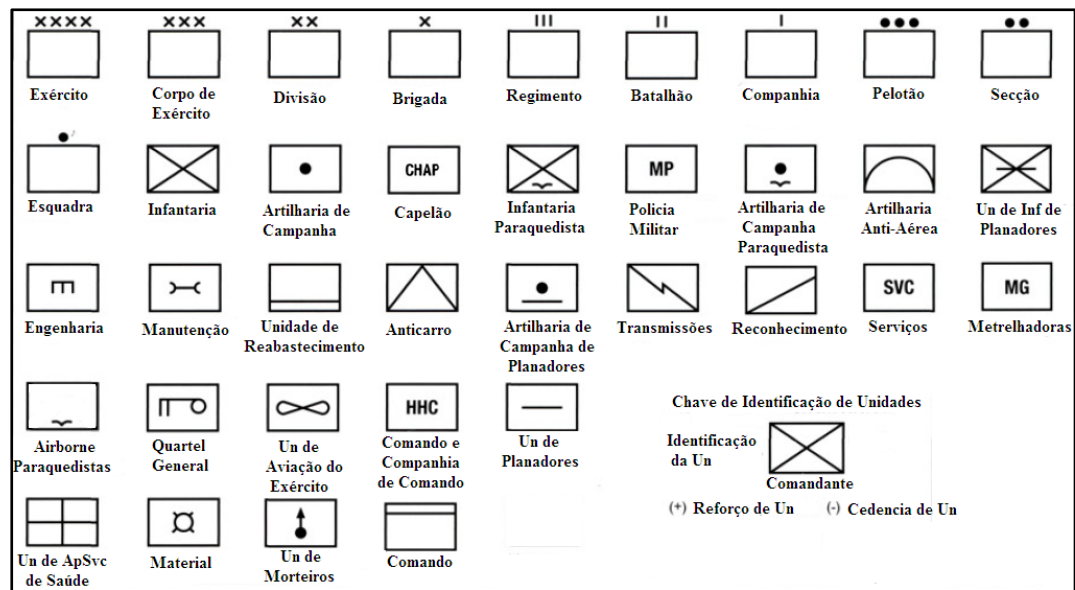


Figura nº 1 - Símbolos Militares Utilizados

Fonte: Adaptado de (Rottman, 2006 a, p.2)

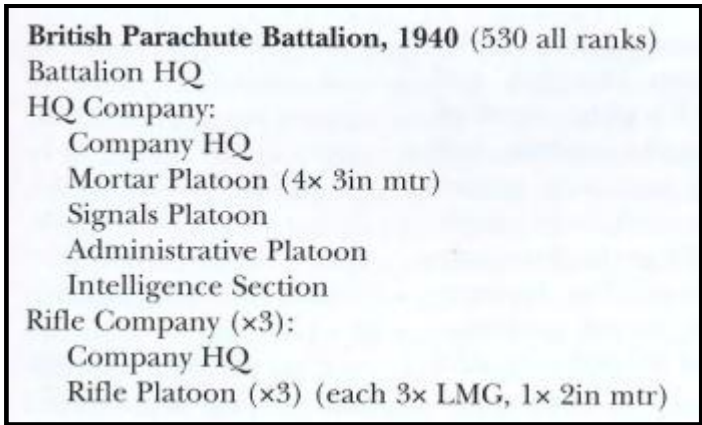


Figura nº 2 – Organização de um Batalhão Aerotransportado em 1940.

Fonte: (Rottman, 2006, p. 19).

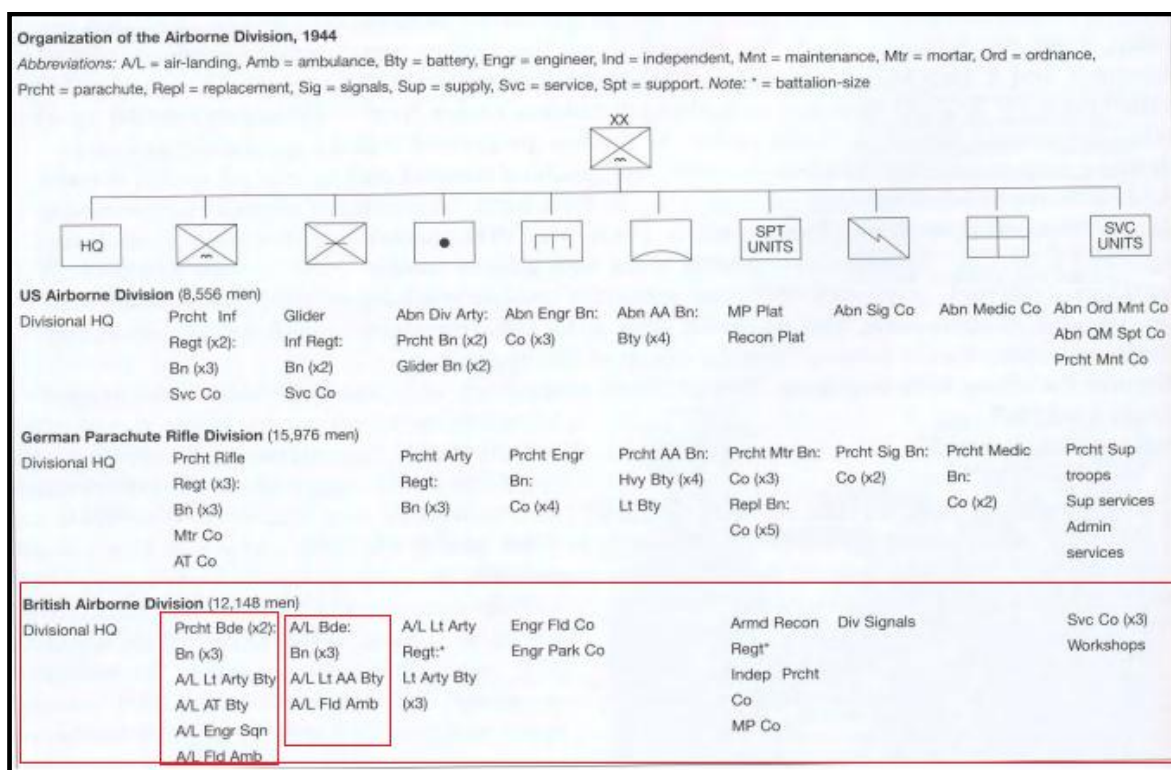


Figura nº 3 - Organização da 1ª Divisão Aerotransportada Britânica.

Fonte: (Rottman, 2006b, p. 48)

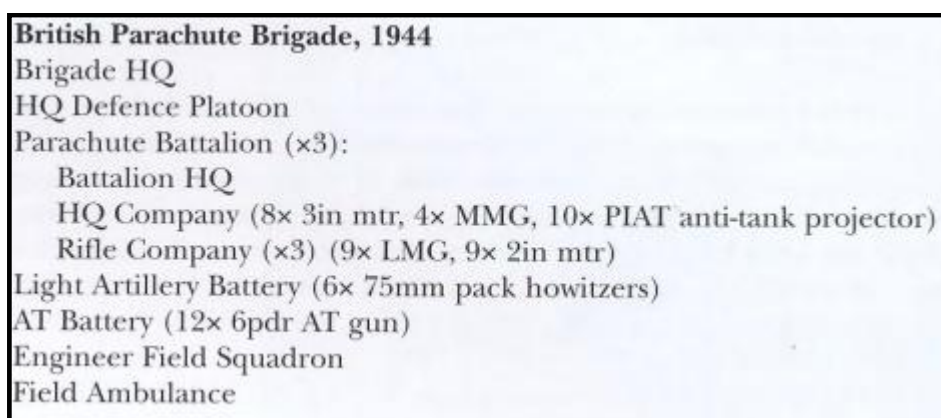


Figura nº 4 - Organização de uma Brigada Aerotransportada Britânica em 1944.

Fonte: (Rottman, 2006b, p.49).

Anexo B – Organização da Divisão Blindada de Guardas

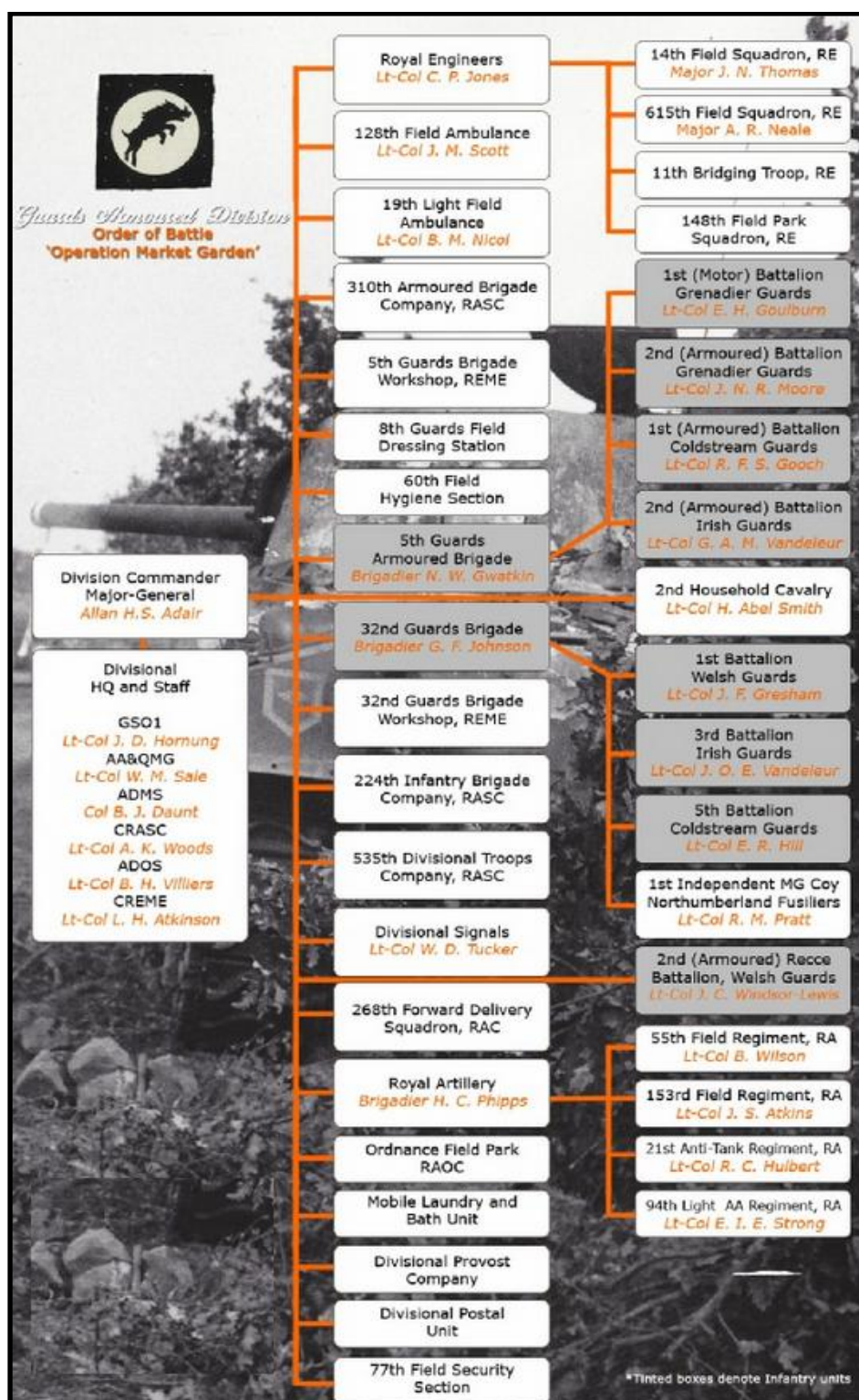


Figura nº 5 - Organização da Divisão Blindada de Guardas.

Fonte: (Rottman, 2006b, p.53).

Anexo B.1 – Regimento Blindado de 1944

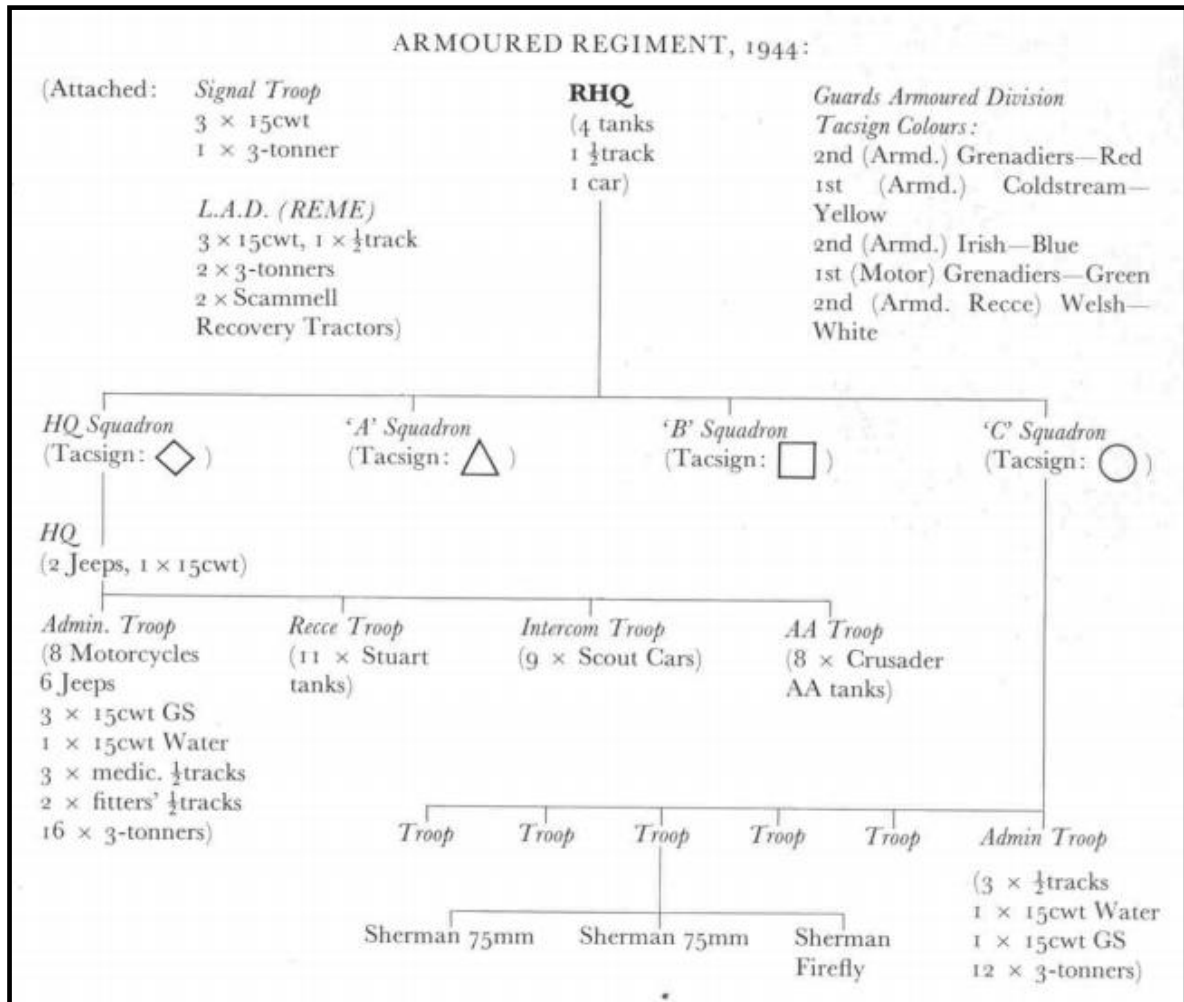


Figura nº 6 - Regimento Blindado de 1944.

Fonte: (Sanders, 1979, p. 9)

Anexo B.2 – Batalhão de Infantaria de 1944

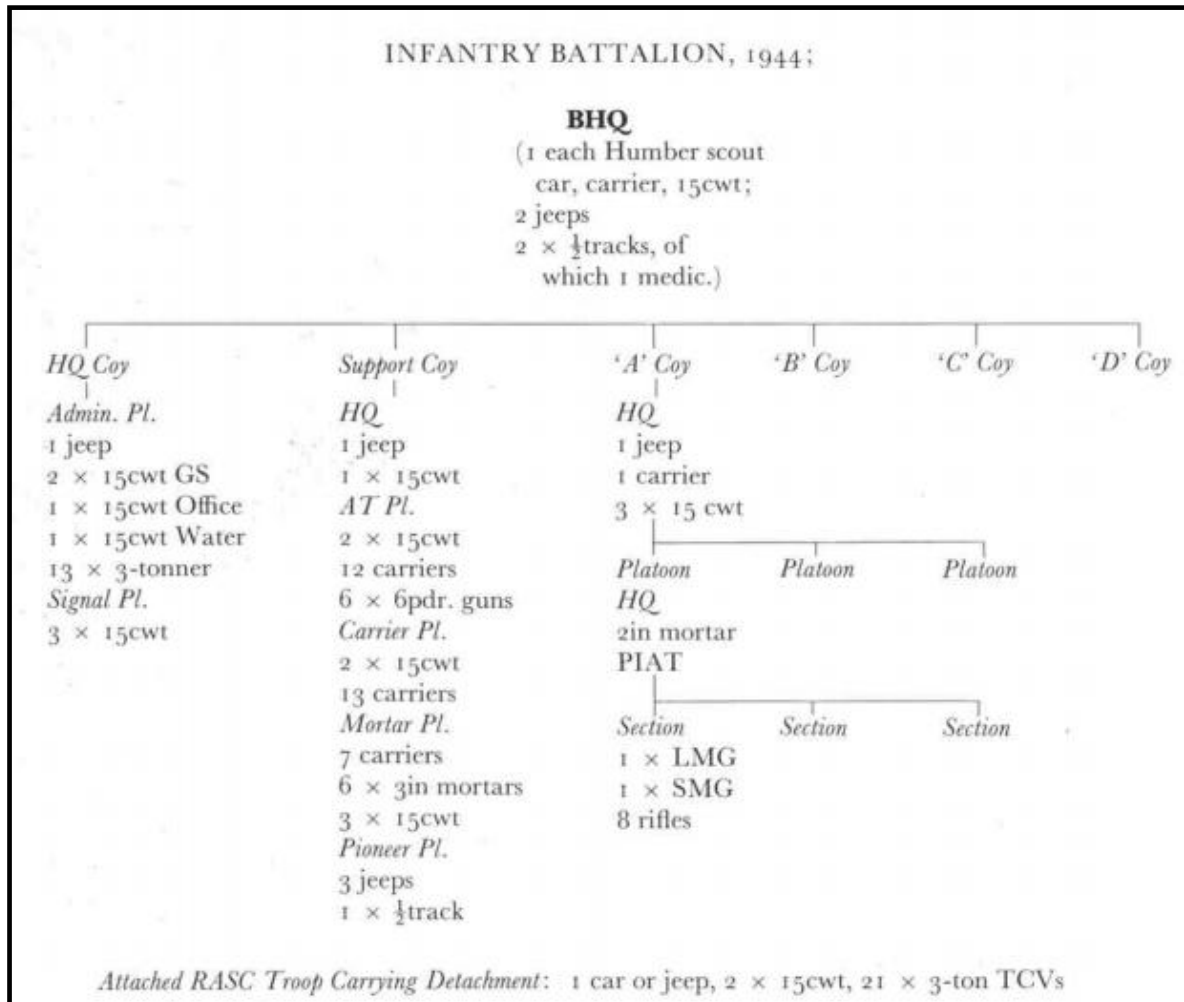


Figura nº 7 - Batalhão de Infantaria de 1944.

Fonte: (Sanders, 1979, p. 12)

Anexo B.3 – Batalhão Motorizado de 1944

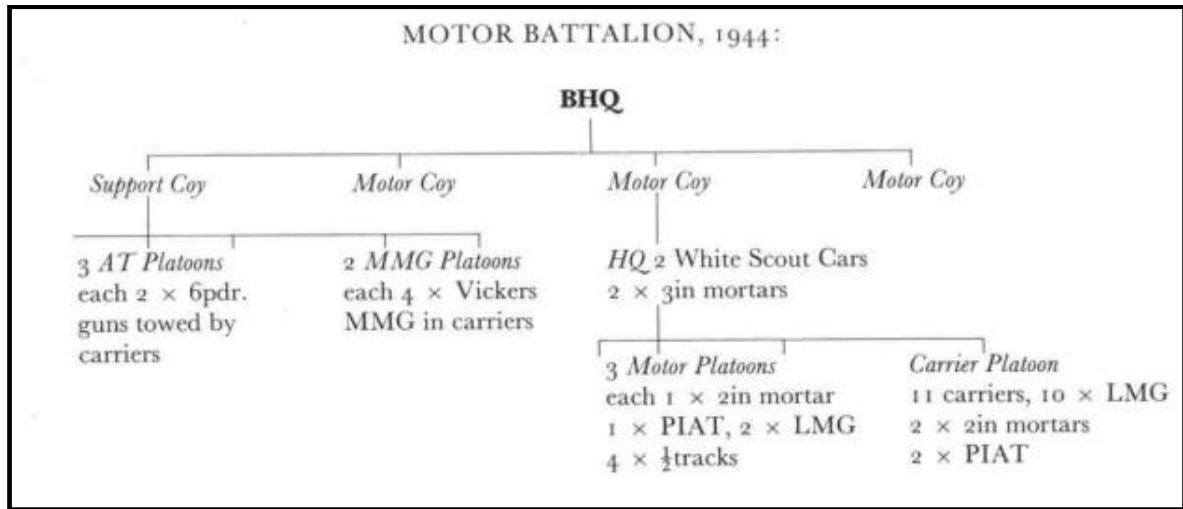


Figura nº 8 - Batalhão Motorizado de 1944.

Fonte: (Sanders, 1979, p. 16)

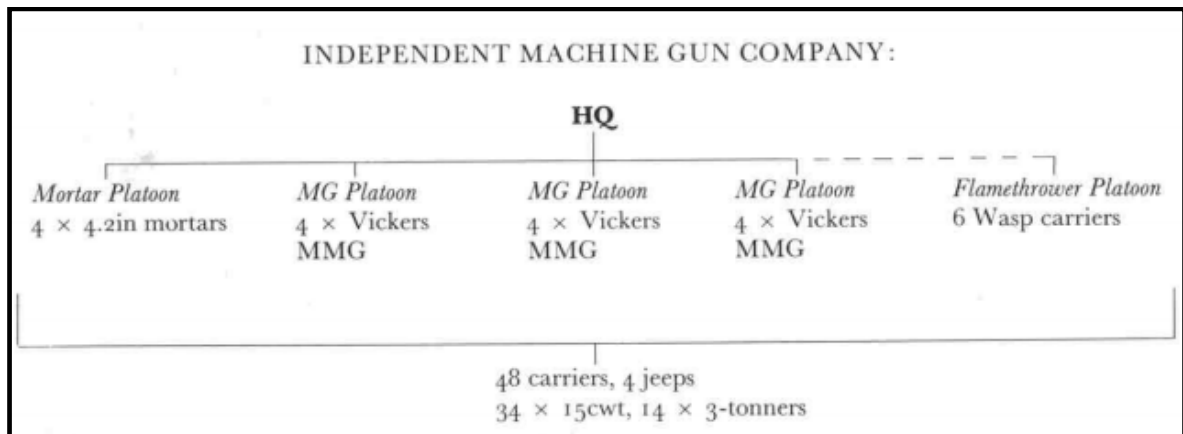


Figura nº 9 - Companhia de Metralhadoras Independente.

Fonte: (Sanders, 1979, p. 16).

Anexo B.4 – Artilharia Divisionária

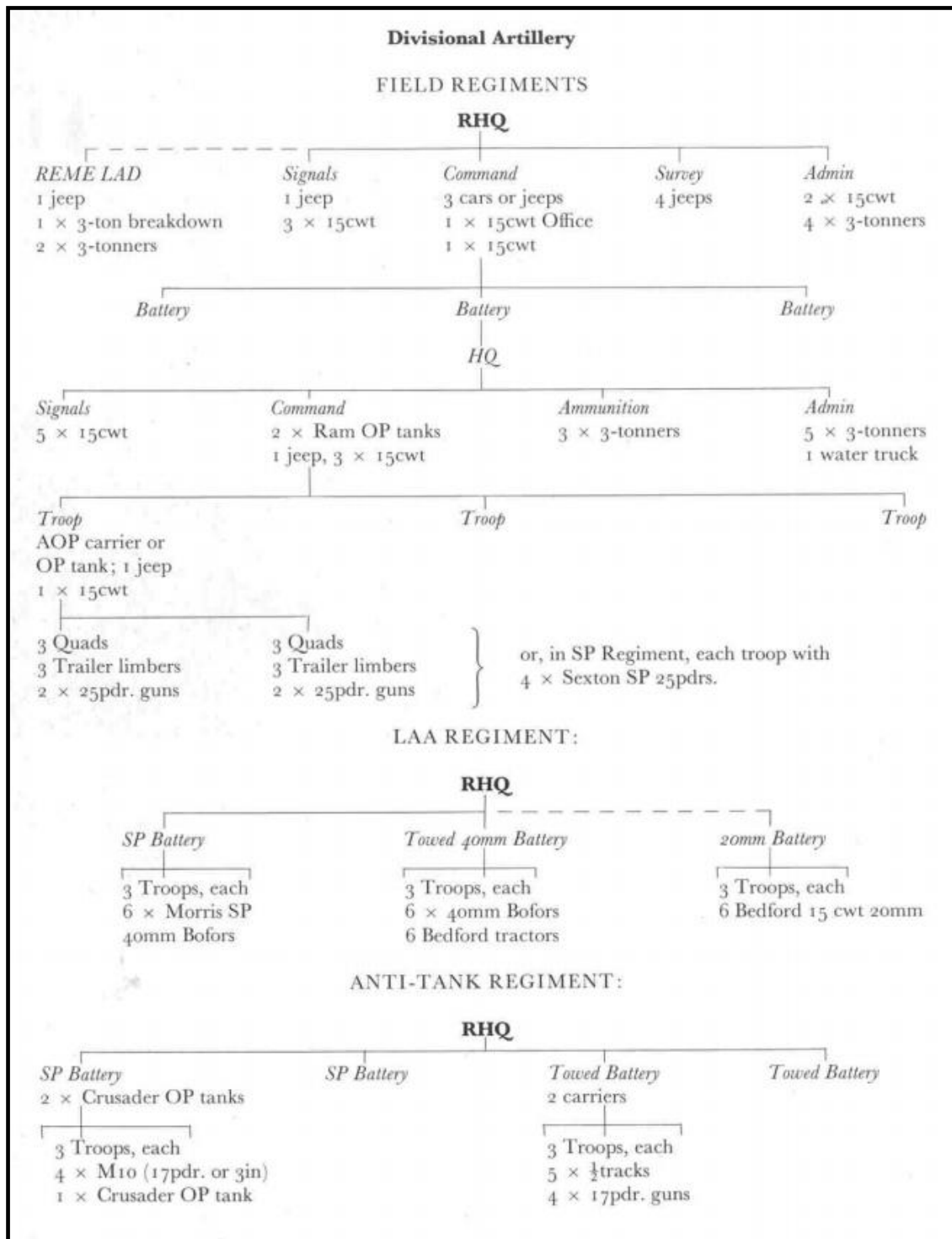


Figura nº 10 - Artilharia Divisionária.

Fonte: (Sanders, 1979, p. 28).

Anexo C - Meios Blindados da Divisão Blindada de Guardas



Figura nº 11 – Cruiser Covenanter Mk III.

Fonte: (Chamberlain & Ellis, 1972, p.96).



Figura nº 12 – Cromwell 75mm.

Fonte: (Chamberlain & Ellis, 1972, p.96).



Figura nº 13 – Cruiser Tank Challenger 17pdr.

Fonte: (Chamberlain & Ellis, 1972, p.99).



Figura nº 14 – Sherman Firefly 17pdr.

Fonte: (Chamberlain & Ellis, 1972, p.112).



Figura nº 15 – Sherman 75mm.

Fonte: (Chamberlain & Ellis, 1972, p.112).



Figura nº 16 – Cruiser Tank Mk VIII Centaur.

Fonte: (Chamberlain & Ellis, 1972, p.97).

Anexo D – Operação “Market-Garden”, 17 de Setembro de 1944



Figura nº 17 - Operação “Market-Garden”, 17 de Setembro de 1944.

Fonte: (Badsey, 1993, pp. 27 e 28).

Anexo E – Plano “Market”, o voo para o objetivo, 17 de Setembro de 1944

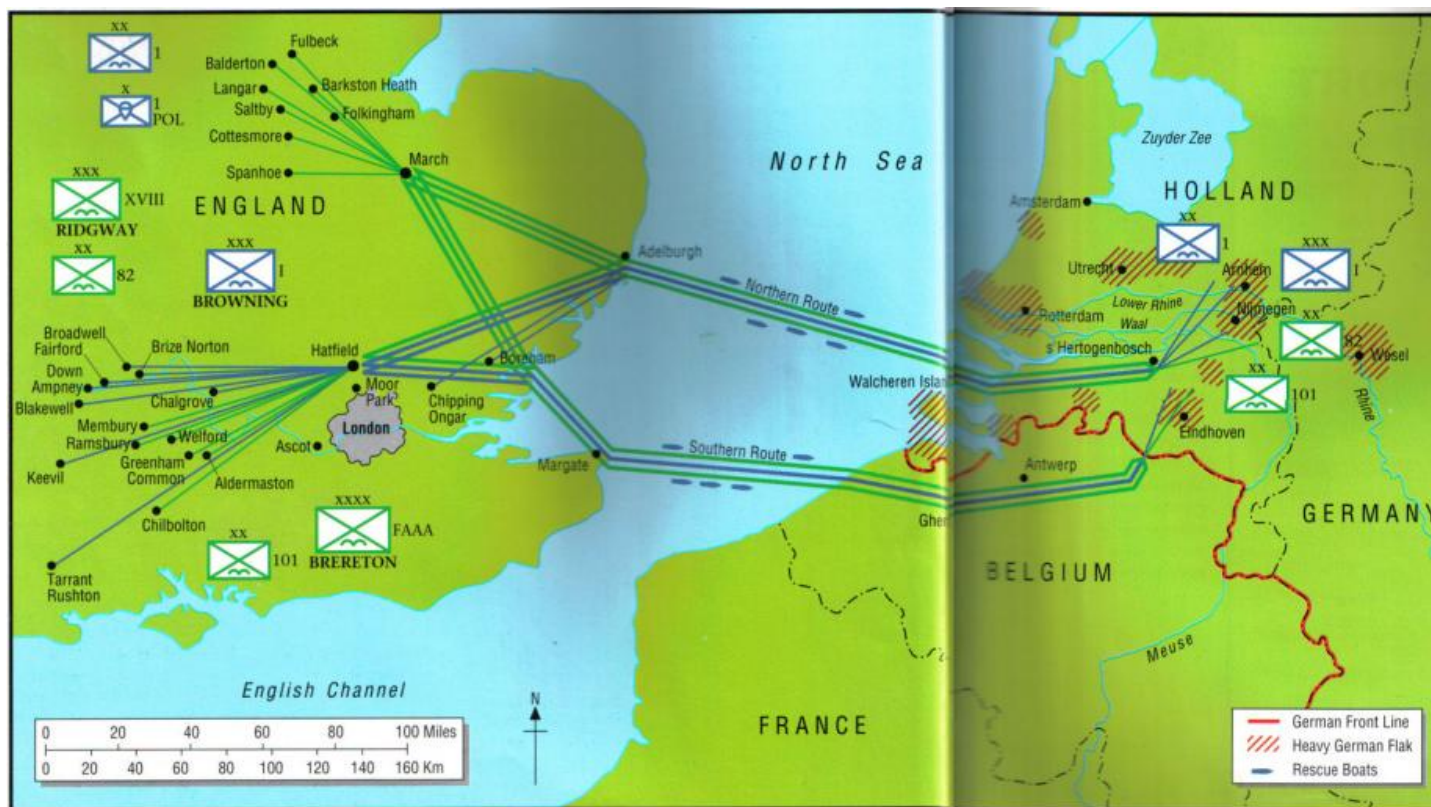


Figura nº 18 - Plano “Market”, o voo para o objetivo, 17 de Setembro de 1944.

Fonte: (Badsey, 1993, pp.34 e 35).

Anexo F – Plano “Garden”, o plano terrestre

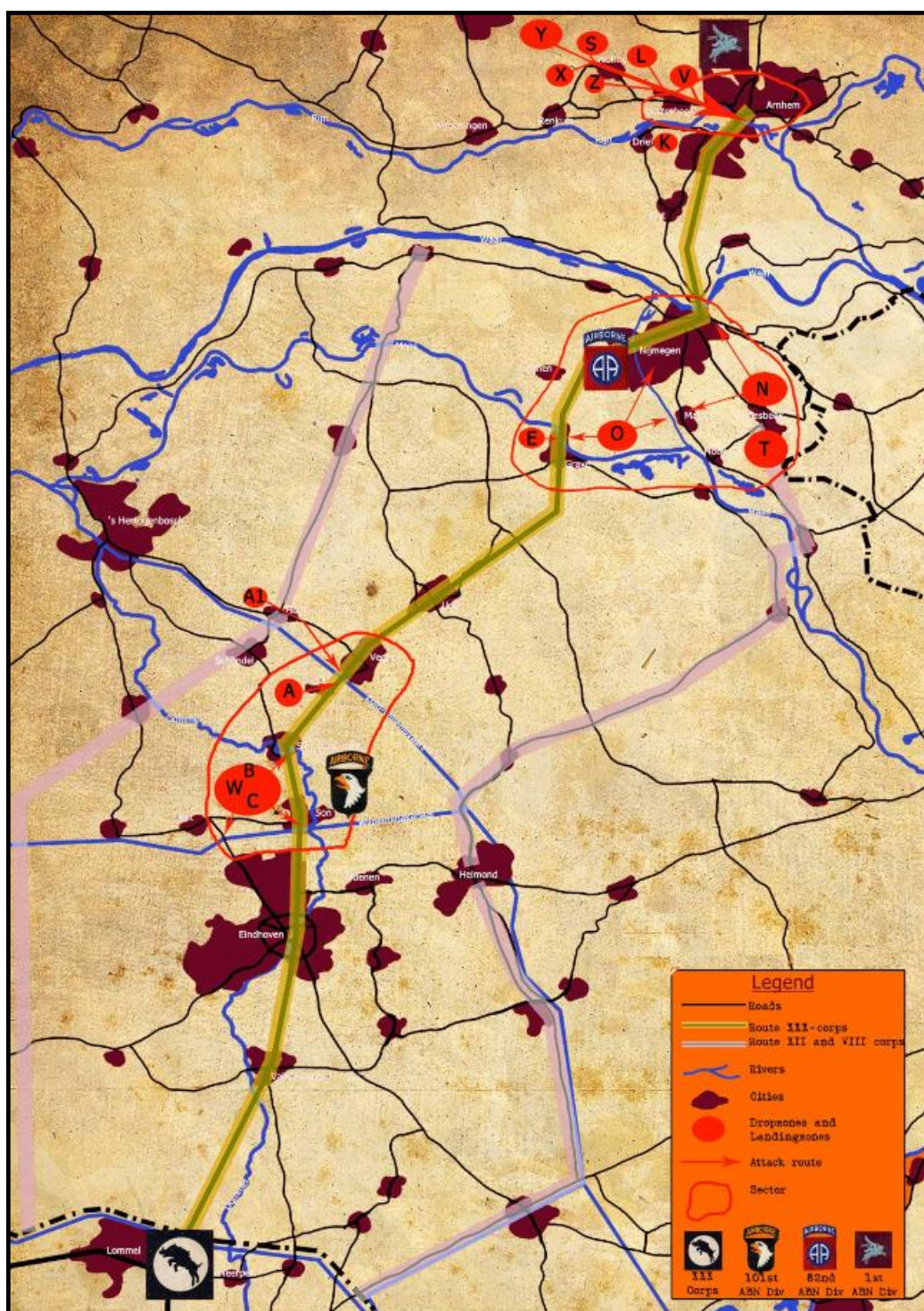


Figura nº 19 – Plano “Garden”, o plano terrestre

Fonte: (Rottman, 2006b, p.58).

Anexo G - Arnhem: Operações da 1ª Divisão Aerotransportada, 17-21 setembro de 1944

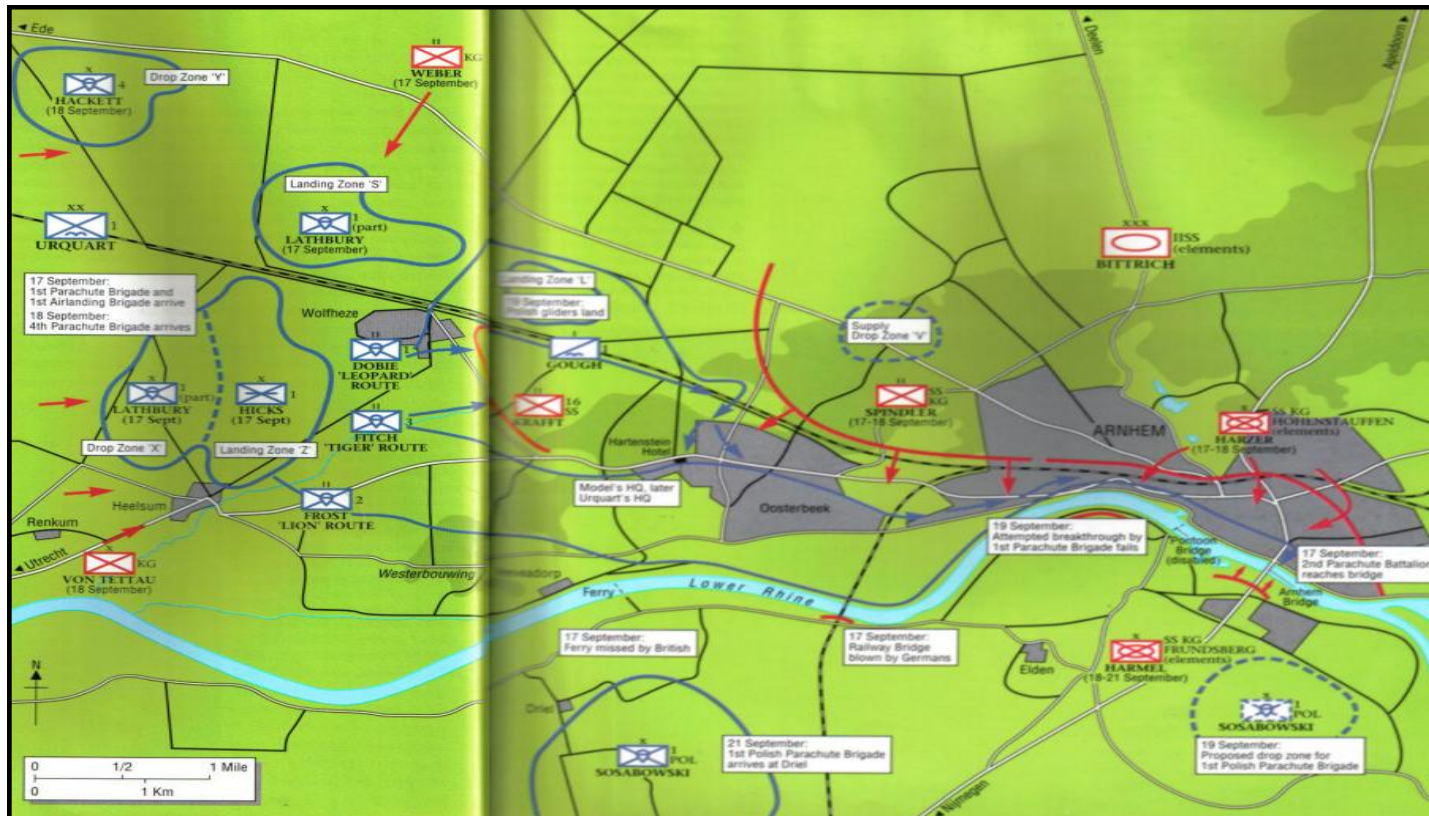


Figura nº 20 - Arnheim: Operações da 1ª Divisão Aerotransportada, 17-21 setembro de 1944.

Fonte: (Badsey, 1993, pp. 46 e 47).

Anexo H - Ponte de Arnhem, 17 a 23 de setembro de 1944

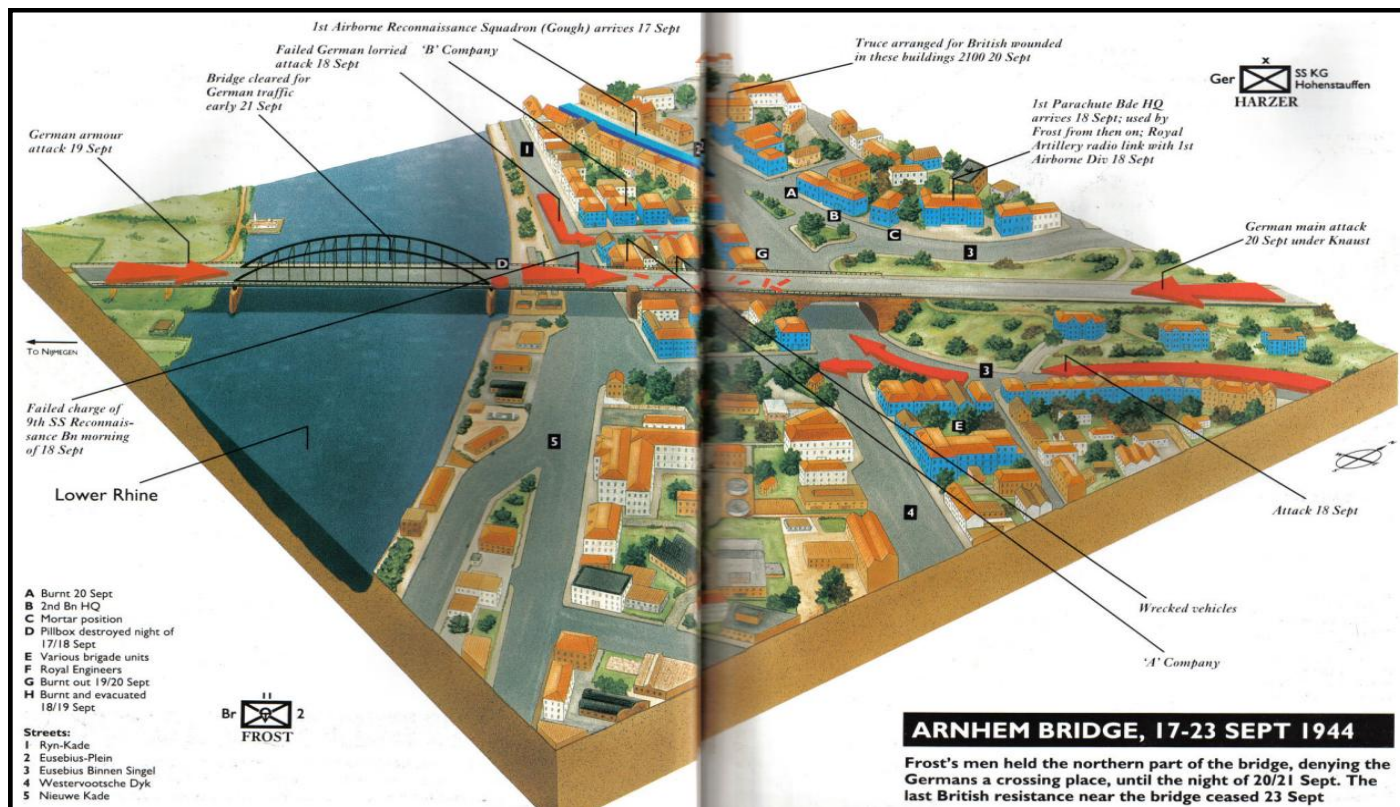


Figura nº 21 - Ponte de Arnhem, 17 a 23 de setembro de 1944

Fonte: (Badsey, 1993, pp. 50 e 51)